



Обзор эффективности развития Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества за 2013 год: Обновленная перспектива





Обзор эффективности развития
Программы Центральноазиатского
регионального экономического
сотрудничества за 2013 год:
Обновленная перспектива

© 2014 Азиатский банк развития
Все права защищены. Опубликовано в 2014 г.
Напечатано на Филиппинах

ISBN XXX-XX-XXXX-XXX-X (Print), XXX-XX-XXXX-XXX-X (PDF)
Номер публикации No. RPTXXXXXX

Внесено в каталог публикаций.

Азиатский банк развития.

Обзор эффективности развития Программы Центральноазиатского регионального
экономического сотрудничества за 2013 год: Обновленная перспектива.
г. Мандалуенг, Филиппины. Азиатский банк развития, 2014 г.

1. Развитие. 2. Эффективность развития. 3. Программа Центральноазиатского регионального
экономического сотрудничества. I. Азиатский банк развития.

Мнения, высказанные в данной публикации, являются мнением авторов и необязательно отражают
взгляды и политики Азиатского банка развития (АБР), Совета управляющих, или представляемых
ими государств.

АБР не гарантирует точности данных, включенных в данную публикацию, и не берет на себя
ответственность за какие-либо последствия связанные с их использованием.

Делая какие-либо ссылки на конкретную территорию или географическую область, или используя в
данном документе термин «страна», АБР не имеет намерения высказывать какие-либо суждения в
отношении правового или другого статуса любой территории или области.

АБР призывает выполнять распечатку или копирование информации исключительно для
личного и некоммерческого использования при надлежащем подтверждении со стороны АБР.
Запрещена перепродажа, распространение или создание «производных» работ пользователями в
коммерческих целях без получения письменного согласия АБР.

В данной публикации символ “\$” обозначает доллары США.

1550 Метро Манила, Филиппины
Город Мандалуэнг, пр. АБР, 6
Тел: +63 2 632 4444
Факс: +63 2 636 2444
www.adb.org

Заказы просим делать по следующему контакту:
Центр общественной информации
Факс: +63 2 636 2584
adbpub@adb.org

 Отпечатано на вторичной бумаге

СОДЕРЖАНИЕ

ТАБЛИЦЫ, ВСТАВКИ И РИСУНКИ	iv
СОКРАЩЕНИЯ	vi
РЕЗЮМЕ ДЛЯ РУКОВОДСТВА	vii
I. ВВЕДЕНИЕ	1
II. УРОВЕНЬ 5: РЕГИОНАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	5
III. УРОВНИ 4, 3 И 2: СЕКТОРНЫЕ ИТОГИ, РЕЗУЛЬТАТЫ И ИНТЕРВЕНЦИИ	9
A. Секторы транспорта и содействия торговле	9
1. Индикаторы результатов в области транспорта	12
2. Индикаторы итогов в области содействия торговле	13
3. Вклад результатов секторов транспорта и содействия торговли в итоги ЦАРЭС	15
4. Интервенции в секторе транспорта и содействия торговле	17
B. Сектор торговой политики	19
C. Энергетический сектор	22
D. Операционная и организационная эффективность	26
1. Рост операций	26
2. Мобилизация финансов	29
3. Управление знаниями	32
IV. УРОВЕНЬ 1: РЕАЛИЗУЮЩИЕ ОРГАНЫ ЦАРЭС	39
V. ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ	41
Приложения	
1. Обзор методологии Обзора эффективности развития ЦАРЭС: Обновленная информация	45
2. Структура результатов Программы ЦАРЭС за 2013 год	53
3. Определения и источники структуры результатов	55
4. Итоги развития региона ЦАРЭС	58
5. Портфель Программы ЦАРЭС на 2013 год	60
6. Обучающие мероприятия Программы ЦАРЭС	83

ТАБЛИЦЫ, ВСТАВКИ И РИСУНКИ

Таблицы

1	Уровень 5 – Региональные воздействия ЦАРЭС	6
2	Контекст на макро-уровне	7
3	Структура результатов секторов транспорта и содействия торговле	11
4	Индикаторы результатов в области транспорта	12
5	Индикаторы итогов в области содействия торговле	13
6	Структура результатов для сектора торговой политики	21
7	Структура результатов для энергетического сектора	22
8	Индикаторы результатов по энергетическому сектору	23
9	Рост операций	26
10	Мобилизация финансов	29
11	Управление знаниями – Проекты технической помощи	32
12	Управление знаниями – Обучающие программы	38
13	Приоритетные действия, 2013 – 2014 гг.	41

Вставки

1	Проекты, финансируемые АБР, стимулируют местные экономики посредством улучшения автодорог, железных дорог и приграничных сооружений	16
2	Содействие торговле электроэнергией	25

Рисунки

1	Стратегии ЦАРЭС и структура мониторинга результатов	3
2	Объем одобренных проектов, относящихся к ЦАРЭС, по секторам, совокупно с 2001 года	27
3	Одобрённые проекты, связанные с ЦАРЭС, совокупно с 2001 года	28
4	Кредиты и гранты, утвержденные в 2013 году, по источникам финансирования	30
5	Кредиты и гранты ЦАРЭС, утвержденные в 2013 году, по секторам и источникам финансирования	31
6	Объем со-финансирования от Правительств ЦАРЭС, утвержденный в 2013 году	33
7	Техническая помощь за период 2001–2013 гг., по секторам	

Приложения

Таблицы

A1.1	Рекомендации для индикаторов Уровня 1 Обзора эффективности развития	46
A1.2	Рекомендации для индикаторов Уровня 2 Обзора эффективности развития	46
A1.3	Рекомендации для индикаторов Уровня 3 Обзора эффективности развития	47
A2.1	Уровень 5 – Региональные воздействия ЦАРЭС	53
A2.2	Уровень 4 – Итоги приоритетных секторов ЦАРЭС	53
A2.3	Уровень 3 – Результаты приоритетных секторов ЦАРЭС	54
A2.4	Уровень 2 – Операционная и организационная эффективность	54
A4.1	Цели развития тысячелетия в регионе ЦАРЭС	58
A4.2	Группы стран – «Ведение бизнеса» Международной финансовой корпорации/Всемирного банка	59
A4.3	Группы стран Уровня 1 – Индикаторы мирового развития Всемирного банка	59
A5.1	Инвестиционные проекты ЦАРЭС (займы и гранты), утвержденные в 2013 году	60
A5.2	Инвестиционные проекты ЦАРЭС (займы и гранты), завершённые в 2013 году	67
A5.3	Проекты технической помощи ЦАРЭС, утвержденные в 2013 году	77
A5.4	Проекты технической помощи ЦАРЭС, закрытые в 2013 году	78
A5.5	Инвестиции Механизма мультитраншевого финансирования ЦАРЭС, осуществляемые в 2013 году	79

Рисунок

A1	Структура результатов Программы ЦАРЭС	48
----	---------------------------------------	----

СОКРАЩЕНИЯ

АБР	–	Азиатский банк развития
ВВП	–	валовой внутренний продукт
ВТамО	–	Всемирная таможенная организация
ВТО	–	Всемирная торговая организация
ЗВОЛ	–	Заседание высокопоставленных официальных лиц
ИМЭК	–	Измерение и мониторинг эффективности коридоров ЦАРЭС
ИЧР	–	индекс человеческого развития
ИЭЛ	–	Индекс эффективности развития
ККТП	–	Координационный комитет по торговой политике
ККТС	–	Координационный комитет по транспортному сектору
ККЭС	–	Координационный комитет по энергетическому сектору
КТС	–	Комитет таможенного сотрудничества
НОК	–	национальный объединенный комитет по содействию транспорту и торговле
МВФ	–	Международный валютный фонд
ОЭФР	–	Обзор эффективности развития
ПКК	–	Пересмотренная Киотская конвенция
ППГ	–	пункт пересечения границы
ПРООН	–	Программа развития Организации Объединенных Наций
РУПС	–	Региональное усовершенствование приграничных служб
РЭК	–	развитие экономических коридоров
СПДТП	–	Стратегический план действий по торговой политике
СТСТ	–	Стратегия по транспорту и содействию торговле
СФС	–	санитарные и фитосанитарные (меры)
ФАПЭ ЦАРЭС	–	Федерация ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС
ЦАРЭС	–	Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество
ЭПД	–	Энергетический план работ
ЭСКАТО	–	Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихоокеанского региона

ВЕСА И МЕРЫ

ГВтч	–	гигаватт-час
км/ч	–	километров в час
кВ	–	киловольт
МВт	–	мегаватт

ПРИМЕЧАНИЕ

В этом отчете символ “\$” обозначает доллары США.

РЕЗЮМЕ ДЛЯ РУКОВОДСТВА

Обзор эффективности развития Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества за 2013 год: Обновленная перспектива – это пятая ежегодная оценка эффективности всей Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС). Она оценивает прогресс, осуществленный за календарный 2013 год, во всех компонентах программы в достижении целей, изначально изложенных в Комплексном плане действий, которые были трансформированы в более сфокусированный набор задач в *ЦАРЭС-2020: Стратегическая основа для Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества на 2011–2020 гг.*

Чтобы оставаться уместным и эффективным механизмом мониторинга, обзор эффективности развития (ОЭФР) должен реагировать на эволюционирующие приоритеты и направление Программы ЦАРЭС и отражать взгляды, возникающие в процессе его использования. С 2009 года действительно произошел целый

ряд важных событий. В конце первого десятилетия реализации программы в 2011 году был принят документ ЦАРЭС-2020. Секторные стратегии и планы действий были приведены в соответствие с ним, принимая во внимание уроки, извлеченные из реализации, и изменения в операционной среде. Также расширилось членство ЦАРЭС. Сам процесс ОЭФР столкнулся с вопросами, связанными с методологией и наличием данных, и ограничениями в области мониторинга.

Пересмотр методологии ОЭФР и индикаторов был начат в 2013 году. Была предложена пятиуровневая структура результатов, чтобы показать систематическое прогрессирование вовлеченных органов ЦАРЭС, что было сделано (интервенции), что было достигнуто (результаты), как бенефициарии использовали результаты (итоги) и каким образом все эти элементы вносят вклад в регион (воздействие). Посредством консультаций на секторном уровне со странами-членами и партнерами были определены формулировки результатов для

ресурсов, непосредственных результатов и итогов. Сохранены некоторые уместные индикаторы из ранее проведенных ОЭФР. Для секторов транспорта, содействия торговли и энергетики были сформулированы дополнительные индикаторы и базовые данные, чтобы дополнить набор, сбор данных для которых начнется в 2014 году. Таким образом, большая часть работы в этом году была посвящена не только доработке стратегии, но и обзору методологии.

Региональные воздействия (Уровень 5) измеряются на основе достижения двух взаимосвязанных целей ЦАРЭС-2020: расширение торговли и повышение конкурентоспособности. Эти цели развития достигаются посредством сотрудничества и региональной интеграции, как изложено в Программе ЦАРЭС. Данные показывают, что страны ЦАРЭС продолжали вести торговлю на уровнях, эквивалентных примерно двум третьим от их валовых внутренних продуктов (ВВП), а объемы торговли внутри региона ЦАРЭС, как доля от общего объема торговли ЦАРЭС, умеренно увеличились. Усилилась эффективность логистики за счет улучшения баллов индекса по легкости организации международных перевозок и услугам логистики. Объемы торговли электроэнергией и иностранные инвестиции внутри региона ЦАРЭС, измеряемые как доля валового внутреннего продукта (ВВП), не продемонстрировали каких-либо определенных тенденций.

Итоги (Уровень 4), *результаты* (Уровень 3) и *интервенции* (Уровень 2)¹ оцениваются для каждого приоритетного сектора – транспорт, содействие торговле, торговая политика и энергетика – в рамках Программы ЦАРЭС с использованием выборочных индикаторов и качественных описаний. Были доработаны секторные стратегии в рамках Стратегии по транспорту и содействию торговле до 2020 года (СТСТ-2020) и Стратегического плана действий по торговой политике на 2013-2017 гг. (СПДТП). Протяженность построенных или усовершенствованных автодорог в

километрах (км) в 2013 году превысила годовой целевой показатель, и совокупная протяженность автодорог в хорошем состоянии превысила целевой показатель 80% от 24 000 км. Время на пересечение границ сократилось почти на час за период между 2012 и 2013 гг. Также было завершено примерно 85% от целевой протяженности железных дорог. Необходимо если не ускорить, то поддержать эти положительные тенденции, чтобы обеспечить раннее достижение целей СТСТ-2020. Необходимо обратить особое внимание на увеличение скорости движения и снижение затрат, связанных с пересечением границ и проездом по коридорам.

В конкретных областях были очевидны положительные итоги проектов, таких как те, которые поддерживаются Азиатским банком развития (АБР). Оценен как «*высоко успешный*» и отмечен наградой как «*Исключительный международный проект развития*» Казначейством Соединенных Штатов² проект по железной дороге Хайратан – Мазар-и-Шариф в Афганистане, в рамках которого построены железная дорога протяженностью 75 км, объекты для перевалки грузов и железнодорожная станция, обеспечивающая связь с кольцевой дорогой и аэропортом, а также с Узбекистаном, и которая ведет к рынкам в Азии и Европе. Объем грузовых перевозок увеличился с 4 500 до 6 500 тон в год, затраты сократились на \$0,08 за тонну/км, время перевозок сократилось вдвое, а возможности для трудоустройства увеличиваются на 10% ежегодно. Проект по коридору Север-Юг в Афганистане также получил оценку как «*высоко успешный*», в рамках которого были реабилитированы автодороги Мазар-и-Шариф – Дар-и-Суф и Бамиан – Якаваланг и построены трансграничные объекты в Спин Болдаке и Хайратане. Время в пути сократилось на 75%, а транспортные издержки снизились на 40%; теперь сельские районы имеют связь с рынками даже в зимние месяцы; объемы перевозок увеличились в четыре раза; эксплуатационные издержки сократились на 45%; увеличена пропускная

¹ Уровень 2 включает (i) стратегии, исследования и аналитическую работу, (ii) изменения в политиках, (iii) проекты и (iv) институциональные усовершенствования.

² Объявлено в июле 2014 года во время третьего ежегодного чествования за воздействия в области развития для проектов, осуществленных многосторонними банками развития, где были присуждены награды шести проектам из почти 30 номинированных проектов.

способность на границе и сокращено время на проведение транзакций. В рамках Программы развития сети автодорог (Проект 2) в Азербайджане усовершенствована объездная автодорога на Ганджу, которая является частью основной восточно-западной автомагистрали от столицы Баку до границы с Грузией и основным маршрутом между Каспийским и Черным морями. Программа, получившая оценку как «успешная», увеличила объемы перевозок в три раза, сократила время в пути и улучшила международный индекс шероховатости.³ Фрахтовые расходы и тарифы снизились, что сократило транспортные затраты на 25%–30%. Рост местного предпринимательства увеличился на 30%; начал работать общественный транспорт, сделав доступными отдаленные районы и увеличив частоту поездов в городские центры. Аналогичные успешные итоги также получены в рамках Проекта по транспортному коридору ЦАРЭС 1 (автодорога Бишкек - Торугарт) и Проекта по реабилитации автодороги Душанбе – кыргызская граница (Фаза II) в Таджикистане.

Помимо проектов, перечисленных выше, нефизические барьеры для трансграничных перевозок и торговли рассматривались в рамках таможенного сотрудничества. В настоящее время в рамках диагностических оценок проводится оценка транспортных операций по коридору, соединяющему Кыргызскую Республику, Таджикистан, Афганистан и Пакистан, и изучаются требования для создания выделенных железнодорожных коридоров. Рекомендации, вытекающие из этих исследований, должны привести к дальнейшей работе в области содействия трансграничному транзиту. Новые региональные проекты технической помощи фокусируются на модернизации санитарных и фитосанитарных (СФС) мер, таможенных реформах, инфраструктуре на границе и таможенном транзите. Страны-члены ЦАРЭС находятся в процессе присоединения или

согласования своих таможенных кодексов с Пересмотренной Киотской конвенцией (ПКК). Оказывается помощь в области соблюдения обязательств, связанных с вступлением во Всемирную торговую организацию (ВТО). В большем числе стран внедряется автоматизация с одновременным созданием систем национального единого окна. И стимулируется участие частного сектора через такие организации как Федерация ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС (ФАПЭ ЦАРЭС).

Достигнут прогресс в реализации Энергетического плана работ (ЭПД) на 2013–2015 гг. С целью улучшения торговли электроэнергией и сотрудничества в регионе начата подготовительная работа по двум взаимодополняющим проектам на энергетическом коридоре Центральная Азия – Южная Азия, финансируемым АБР и Всемирным банком. Для устранения сдерживающих факторов для торговли электроэнергией, Агентство международного развития США (USAID) в рамках своей Региональной программы «Энергетическая безопасность, энергоэффективность и торговля» (RESET) – провело семинары и предложило учебную программу, соответствующую университетскому уровню, по проектированию дизайна и работе энергетических рынков. А Региональная программа Всемирного банка по расширению региональной торговли электроэнергией и сотрудничества в Центральной Азии провела анализ данных и консультации с энергетическими министерствами, диспетчерскими центрами, операторами сетей и энергокомпаниями. С целью управления водно-энергетическими ресурсами, Всемирный банк усиливает платформу знаний и системы для поддержки принятия решений в рамках демонстрационных моделей «Экономическое распределение бассейнов» и «Система информации по динамике Аральского моря» (AralDIF)⁴, а также портала и

³ Мировой стандарт для измерения гладкости дороги в продольном направлении (т.е. в направлении движения); индекс измеряет шероховатость поверхности в более по количеству метров на километр при помощи лазера, установленного на транспортное средство, регистрируя подпрыгивания в процессе движения по дороге. Чем ниже индекс, тем мягче едет транспортное средство.

⁴ AralDIF – это демонстрационная модель водных потоков первого поколения, которая определяет независимые, доступные для общественности платформы данных и моделей, для анализа водно-энергетических вопросов. Модель была создана Университетом Вашингтона и позволяет осуществлять визуализацию и моделирование водно-энергетических связей.

сети знаний по водно-энергетическим ресурсам Центральной Азии. Чтобы помочь мобилизовать финансовые средства для развития энергетических объектов, АБР оказывает техническую помощь для «Дорожной карты по финансированию энергетического сектора ЦАРЭС» с целью оценки способности стран ЦАРЭС финансировать развитие энергетической инфраструктуры за счет собственных ресурсов, и изучения других источников финансирования для национальных и трансграничных проектов. Одновременно завершена работа по подготовке перечня среднесрочных приоритетных проектов, основанного на национальных инвестиционных планах. Рамочная программа по наращиванию потенциала и знаниям на 2013-2015 гг. предусматривает, что Координационный комитет ЦАРЭС по энергетическому сектору усилит свои связи с Энергетической хартией, Международной ассоциацией по гидроэнергетике и другими организациями.

Финансовые вклады и вклады на основе знаний в Программу ЦАРЭС в целом оцениваются с использованием индикаторов для организационной и операционной эффективности. Рост операций сохранил темпы в результате привлечения \$1,1 миллиарда в виде дополнительных займов и грантов, выделенных для 10 новых проектов. Это включает два проекта, поддерживаемых финансирующими сторонами, не относящимися к ЦАРЭС: Проект по усовершенствованию Коридора ЦАРЭС 3 (Бишкек-Ош), Фаза 4, который частично финансируется Евразийским банком развития, и Проект по усовершенствованию передачи электричества Север-Юг, частично финансируемый Инфраструктурным трастовым фондом Афганистана.⁵ С 2001 по 2013 годы в общей сложности было утверждено 146 инвестиционных проектов стоимостью \$22,4 миллиарда. Темпы мобилизации финансирования были скромными в силу умеренного масштаба

дополнительных притоков, в частности в транспортном секторе. Техническая помощь в 2013 году пришла в форме 15 новых проектов стоимостью \$15,8 миллиона. Оценка 2013 года по прошлой технической помощи показала *успешное* достижение результатов по всем изученным проектам, включая «Продвижение внешней торговли и инвестиций в Узбекистане», Программу продвижения торговли и инвестиций в Черноморском регионе, Инициативу Центрально-азиатских стран для Проекта по мультистрановому наращиванию потенциала в области землепользования в Кыргызской Республике и мультисекторный проект «Усиление Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества»; помощь для «Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества: Региональный генеральный план энергетического сектора» получила оценку «*высоко успешная*».

В декабре 2013 года более широкая аудитория познакомилась с Программой ЦАРЭС во время сессии по «*Региональному сотрудничеству и торговле в Центральной Азии: Интеграция в глобальную экономику*» на Симпозиуме по торговле и развитию в Бали – мероприятии, которое проводилось одновременно с девятой Министерской конференцией ВТО. «Чувство собственности» Программы ЦАРЭС было усилено посредством проведения национальных консультационных семинаров. База ежемесячных подписчиков на электронный информационный бюллетень ЦАРЭС *e-Alert* увеличилась на 30%; больше статей, связанных с ЦАРЭС, появилось в печатных изданиях, и большее число читателей в расчете за месяц посетили веб-сайт Программы ЦАРЭС.

В 2013 году число участников во всех обучающих мероприятиях, связанных с ЦАРЭС, увеличилось на 20%, хотя мероприятия были короче по протяженности и проводились менее часто. В рамках

⁵ Инфраструктурный трастовый фонд Афганистана предоставляет возможность для двухсторонних, многосторонних и индивидуальных вкладчиков вступать в партнерство с АБР в финансировании инфраструктурных инвестиций, которые способствуют продвижению безопасности, стимулируют развитие и улучшают жизнь афганского народа. Созданный в 2010 году, фонд получает поддержку от Японии, Великобритании и Соединенных Штатов Америки.

Института ЦАРЭС и в партнерстве с Институтом АБР, ФАПЭ ЦАРЭС, Шанхайским таможенным колледжем, Экономической и социальной комиссией ООН для Азии и Тихоокеанского региона (ЭСКАТО), Всемирной таможенной организацией, а также государственными министерствами и таможенными администрациями были организованы мероприятия в области обмена знаниями и наращивания потенциала. Осуществлено широкое распространение отчетов по Измерению и мониторингу эффективности коридоров. Заседания Координационного комитета по торговой политике служили в качестве платформы обучения по торговым вопросам. Были организованы ознакомительные поездки, фокусирующиеся на интегрированном содействии торговле в Грузии и солнечной электроэнергии в Капшагае (Казахстан), где Энергетическая комиссия ООН для Европы, ЭСКАТО и Программа развития ООН представили инициативы в области возобновляемой энергии. Проведена подготовительная работа для создания физической базы Института ЦАРЭС. Достигнуты официальные договоренности по совместной работе между Всемирной торговой организацией (ВТО) и Программой ЦАРЭС по предоставлению продуктов для развития потенциала, особенно в отношении торговой политики.

Реализующие органы ЦАРЭС (Уровень 1) проводили регулярные региональные и субрегиональные заседания, которые позволили членам ЦАРЭС осуществлять взаимодействие и обсуждать очень важные вопросы, и обмениваться взглядами и опытом. СТСТ-2020 и СПДТП на 2013–2017 гг. были одобрены на 12-ой Министерской конференции (МК), которая фокусировала внимание на теме интегрированных транспорта и торговли. СТСТ-2020 будет продолжать работать более комплексно над достижением трех изначальных целей – конкурентные коридоры в рамках ЦАРЭС; эффективное перемещение людей и товаров по коридорам ЦАРЭС и через границы; и устойчивые, удобные для пользователей транспортные и торговые сети – посредством приоритизации развития сети мультимодальных коридоров,

усовершенствования услуг, связанных с торговлей и пересечением границ, и институционального усиления. Новый СПДТП добавляет еще две цели к первоначальной повестке дня по вступлению в ВТО, большей открытости торговли до вступления в ВТО и наращиванию потенциала по торговым вопросам: (i) снижение неблагоприятного воздействия на торговлю со стороны технических положений и СФС мер, и (ii) расширение торговли услугами.

Также предложен набор приоритетных действий с целью повышения эффективности операций и решения вопросов в каждом секторе. Они будут рассмотрены на Консультационном заседании национальных координаторов ЦАРЭС и результаты обсуждений будут представлены на 13-ой Министерской конференции. Для ускорения реализации ЦАРЭС-2020 ОЭФР предложил следующие действия:

- Гармонизировать программы работы в областях транспорта и содействия торговле с СТСТ-2020.
- Устранять основные нефизические барьеры для трансграничных перевозок, чтобы максимизировать выгоды от коридоров ЦАРЭС.
- Осуществлять мониторинг реализации СПДТП на 2013–2017 гг., чтобы обеспечить адекватный прогресс в области либерализации торговли.
- Реализовывать ЭПД ЦАРЭС на 2013–2015 гг.
- Поддерживать рост операций, одобрить перечень среднесрочных приоритетных проектов и включать приоритетные проекты в национальные планы развития.
- Преодолевать спад в мобилизации финансирования, активизировать работу по изучению возможностей софинансирования среди правительств членов ЦАРЭС, многосторонних и двухсторонних институтов, других партнеров по развитию и частного сектора.
- Реализовывать секторное сфокусированное обучение и мероприятия в области наращивания потенциала и семинары по сквозным вопросам через Институт ЦАРЭС.

РЕЗЮМЕ ДЛЯ РУКОВОДСТВА

- Продвигать на новый уровень Программу по обмену знаниями по вопросам вступления в ВТО и адаптации вновь вступивших членов после присоединения.
- Широко распространять уместные продукты знаний всем членам ЦАРЭС, особенно через веб-портал ЦАРЭС.
- Осуществлять тесную координацию между органами ЦАРЭС, чтобы представлять последовательные сообщения и информацию о Программе ЦАРЭС.

I. ВВЕДЕНИЕ

Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) представляет собой практическую, основанную на проектах и ориентированную на результаты инициативу, реализуемую 10 странами-партнерами и шестью оказывающими поддержку многосторонними институтами.⁶ *Обзор эффективности развития Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества за 2013 г.: Обновленная перспектива (ОЭФР ЦАРЭС-2013)* – это пятая ежегодная оценка эффективности всей Программы ЦАРЭС. В предыдущие годы ОЭФР основывался на анализе 32 агрегированных индикаторов эффективности, представляющих собой структуру результатов, квинтэссенцию Комплексного плана действий (КПД), в

котором были впервые изложены цели и задачи программы.

С момента опубликования первого ОЭФР в 2009 году в Программе ЦАРЭС имел место ряд важных событий. В конце первого десятилетия реализации Программы в 2011 году была сформулирована *ЦАРЭС-2020: Стратегическая основа для Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества на 2011–2020 годы (ЦАРЭС-2020)*⁷, которая трансформировала изначальные цели программы в более сфокусированный набор задач. На уровне секторов были доработаны стратегии и планы действий с целью их согласования с ЦАРЭС-2020, отражения уроков, извлеченных в процессе реализации, и реагирования на изменяющуюся среду. Членство ЦАРЭС

⁶ ЦАРЭС включает 10 стран-партнеров: Афганистан, Азербайджан, Китайская Народная Республика, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Шесть многосторонних институтов включают Азиатский банк развития, Всемирный банк, Европейский банк реконструкции и развития, Исламский банк развития, Международный валютный фонд, Программу развития Организации Объединенных Наций.

⁷ Одобрена на 10-ой Министерской конференции ЦАРЭС в 2011 году: <http://www.carecprogram.org/uploads/docs/HDI-Publications/2012/HDI-2020-Strategic-Framework.pdf>

расширилось с целью включения Пакистана и Туркменистана. Помимо этого в течение нескольких лет процесс обзора сталкивался с ограничениями в системах мониторинга и вопросами, связанными с методологией, наличием и валидацией данных.

Чтобы гарантировать уместность и эффективность ОЭФР в качестве механизма мониторинга, он должен обновляться, чтобы (i) реагировать на эволюционирующие изменения в приоритетах и направлениях Программы ЦАРЭС и (ii) применять уроки, извлеченные из его использования. Таким образом, в 2013 году было инициировано⁸ повторное изучение методологии ОЭФР и были отобраны наиболее уместные индикаторы результатов. Эта рационализация была одобрена на Заседании высокопоставленных официальных лиц (ЗВОЛ) во время проведения 12-ой Министерской конференции (МК) в октябре 2013 года.

В рамках повторного рассмотрения были предложены усовершенствования в структуре результатов и пятиуровневой структуре для систематизации перехода от причины к воздействию (Рисунок 1)⁹, решая проблему неадекватности предыдущей трехуровневой структуры в отношении проведения различия между итогами и результатами в секторах, и делая логику изменения более ясной. Одним словом, пятиуровневая структура дает общий обзор программы: вовлеченные органы ЦАРЭС, что сделано (интервенции), что достигнуто (результаты), как результаты используются бенефициарами (итоги) и каким образом все эти элементы внесли вклад в регион (воздействие).

Результаты Программы представляют собой совокупность секторных результатов, которые будут предоставлять информацию только на трех из пяти уровней: итоги (Уровень 4), результаты (Уровень 3) и интервенции (Уровень 2). Самый важный результат – региональное воздействие (Уровень 5) – дается для программы в целом, так как он является конечным

результатом всей секторальной работы. Работа реализующих органов (Уровень 1) описывается отдельно.

Структура результатов включает (i) формулировки итога, результата и интервенций на секторном уровне; (ii) конкретные индикаторы для каждого результата; (iii) базовый год или контрольные показатели с целью использования для каждого индикатора; и (iv) веса для индикаторов в том случае, если единые веса окажутся неуместными. Формулировки ключевых результатов кратко изложены на Рисунке 1 и рассматриваются в рамках каждого сектора в этом отчете. Индикаторы, отобранные в процессе рационализации, используются для определенных итогов, результатов и интервенций. Новые индикаторы, которые сформулированы для секторов транспорта, содействия торговле и энергетики, начнут измеряться в 2014 году. Индикаторы сектора торговой политики будут доработаны в 2015 году в процессе консультаций со странами-членами и партнерами ЦАРЭС.

ОЭФР продолжает использовать простую систему рейтинга, разработанную с тем, чтобы показать, (i) где осуществлен прогресс в общем контексте мероприятий ЦАРЭС; (ii) где прогресс замедлился или начал ухудшаться; и (iii) где требуется срочное внимание с целью предотвращения дальнейшего ухудшения. Подход применяется не только к количественным оценкам, но также и к качественным оценкам, для которых цифровые данные недоступны. Система «светофора» (см. ниже) используется только по итогам (Уровень 4), результатам (Уровень 3) и интервенциям (Уровень 2), но не по воздействию (Уровень 1), потому что воздействие является результатом многочисленных факторов и не может исключительно приписываться Программе ЦАРЭС, и двухлетний период, в течение которого ожидаются конечные результаты, слишком короткий.

⁸ Методологический обзор описан в Приложении 1.

⁹ Полная структура результатов ЦАРЭС за 2013 год представлена в Приложении 2. Определения и источники – в Приложении 3.

Рисунок 1. Стратегии ЦАРЭС и структура мониторинга результатов

Расширение торговли и повышение конкурентоспособности между странами-членами ЦАРЭС		Торговая политика		Энергетика	
Регион, воздействие	Транспорт и содействие торговле	Улучшилась среда для торговли и ведения бизнеса	Увеличилась трансграничная торговля услугами, включая основные услуги	Увеличилось равенство в распределении энергетических ресурсов между странами ЦАРЭС	Оптимизированы существующие отношения в области энергетики
 Секторные итоги	В регионе ЦАРЭС развиты устойчивые, безопасные и удобные для пользователей транспортные и торговые сети Эффективное перемещение товаров и услуг по коридорам и через границы ЦАРЭС	Улучшилась среда для торговли и ведения бизнеса	Увеличилась трансграничная торговля услугами, включая основные услуги	Увеличилось равенство в распределении энергетических ресурсов между странами ЦАРЭС	Оптимизированы существующие отношения в области энергетики
	Созданы операционная и институциональная эффективность Улучшены услуги, связанные с торговлей и пересечением границ	Достигнуто членство в ВТО, реализованы обязательства, и стандарты ВТО применяются к НДС, тарифам, квотам, пр.	Улучшен доступ к рынкам и/или открытость рынков для иностранных компаний	Увеличилась временное перемещение рабочей силы в рамках ЦАРЭС	Увеличились объемы генерирования электроэнергии и реабилитирована энергетическая инфраструктура
 Секторные результаты	- Содействовать строительству и реконструкции автодорог, железных дорог, аэропортов/гражданской авиации, пунктов пересечения границы, СФС объектов и логистических хабов. - Усилить потенциал и/или сотрудничество в области знаний юг-юг. - Поддерживать гармонизацию и совместное проведение таможенных и СФС процедур и внедрять современные технологии. - Осуществлять мониторинг эффективности коридоров ЦАРЭС - Предоставлять поддержку институциональному усилению.	- Поддержка для вступления в ВТО и реализации обязательств до и после вступления в ВТО. - Финансирование и поддержка реализации рекомендаций на основе обзоров, исследований и анкет. - Продвижение политик и практик с целью повышения качества институтов и стимулирования инвестиций в основные услуги. - Стимулирование развития и использования двухсторонних соглашений по рабочей силе.	- Расширение экспорта услуг приоритизировано в планах правительства	- Начать и решать вопросы регионального диспетчерского контроля электроэнергии. - Координировать мобилизацию финансов. - Направлять и осуществлять надзор за мероприятиями в области знаний - Направлять разработку портфеля среднесрочных приоритетных проектов. - Разрабатывать программы для расширения региональной торговли электроэнергией и сотрудничества. - Проводить аналитическую работу по связям между водными и энергетическими ресурсами.	- Направлять развитие энергетического коридора Центральная Азия – Южная Азия - Изучать и решать вопросы регионального диспетчерского контроля электроэнергии. - Координировать мобилизацию финансов. - Направлять и осуществлять надзор за мероприятиями в области знаний - Направлять разработку портфеля среднесрочных приоритетных проектов. - Разрабатывать программы для расширения региональной торговли электроэнергией и сотрудничества. - Проводить аналитическую работу по связям между водными и энергетическими ресурсами.
	- Содействовать поддержке институциональному усилению. Инвестиционный проект 1: Автодорожная инфраструктура; Инвестиционный проект 2: Железнодорожная инфраструктура; Инвестиционный проект 3: Внутренние водные пути и порты; Инвестиционный проект 4: Аэропорты и воздушный транспорт; Инвестиционный проект 5: Пункты пересечения границы; Инвестиционный проект 6: Режим логистики; ТП 1: Выделенные железнодорожные коридоры; ТП 2: Государственно-частные инициативы; ТП 3: Управление коридорами; ТП 4: Содействие торговле; ТП 5: Содействие транспорту; ТП 6: Безопасность дорожного движения и содержание дорог; ТП 7: Другая инфраструктура; ТП 8: Другие, связанные с инфраструктурой	- Поддержка для вступления в ВТО и реализации обязательств до и после вступления в ВТО. - Финансирование и поддержка реализации рекомендаций на основе обзоров, исследований и анкет. - Продвижение политик и практик с целью повышения качества институтов и стимулирования инвестиций в основные услуги. - Стимулирование развития и использования двухсторонних соглашений по рабочей силе.	- Расширение экспорта услуг приоритизировано в планах правительства	- Начать и решать вопросы регионального диспетчерского контроля электроэнергии. - Координировать мобилизацию финансов. - Направлять и осуществлять надзор за мероприятиями в области знаний - Направлять разработку портфеля среднесрочных приоритетных проектов. - Разрабатывать программы для расширения региональной торговли электроэнергией и сотрудничества. - Проводить аналитическую работу по связям между водными и энергетическими ресурсами.	- Начать и решать вопросы регионального диспетчерского контроля электроэнергии. - Координировать мобилизацию финансов. - Направлять и осуществлять надзор за мероприятиями в области знаний - Направлять разработку портфеля среднесрочных приоритетных проектов. - Разрабатывать программы для расширения региональной торговли электроэнергией и сотрудничества. - Проводить аналитическую работу по связям между водными и энергетическими ресурсами.
 Органы ЦАРЭС	Координационный комитет по транспортному сектору Федерация ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС Комитет таможенного сотрудничества	Координационный комитет по торговой политике	Координационный комитет по энергетическому сектору	Координационный комитет по энергетическому сектору	Координационный комитет по энергетическому сектору
	Координационный комитет по транспортному сектору Федерация ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС Комитет таможенного сотрудничества	Координационный комитет по торговой политике	Координационный комитет по энергетическому сектору	Координационный комитет по энергетическому сектору	Координационный комитет по энергетическому сектору

ЦАРЭС = Центральнаяазиатское региональное экономическое сотрудничество, СФС = санитарные и фитосанитарные, ТП = техническая помощь, НДС = налог на добавленную стоимость, ВТО = Всемирная торговая организация.

а В то время как наращивание потенциала включено только в одну цепочку результатов, существует понимание, что все результаты в области торговой политики требуют определенного наращивания потенциала, и оно поддерживает получаемое в результате «улучшение среды для торговли/ведения бизнеса» и делает устойчивыми все итоги в области торговой политики.

Источник: Это обобщение формулировок результатов на секторном уровне, которые были представлены в Приложении 1.

Обзор эффективности развития Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества за 2013 год

-
-  Отмечен прогресс по значению индикатора для текущего обзора эффективности развития (ОЭФР) и он улучшился по сравнению со значением индикатора, отраженным в предыдущем цикле ОЭФР. Этот индикатор находится “на верном пути”.
 -  В значении индикатора для текущего ОЭФР не отмечается ни прогресс, ни ухудшение. Этот индикатор “затормозился” и нужно определить необходимые действия для предотвращения дальнейшего ухудшения.
 -  Значение индикатора для текущего ОЭФР не изменялось и/или ухудшалось в течение двух последовательных лет. Этот индикатор “сошел с пути” и требует неотложного внимания.
-

II. УРОВЕНЬ 5: РЕГИОНАЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ

Уровень 5 ОЭФР ЦАРЭС за 2013 год представляет широкий региональный прогресс на пути к достижению целей развития Программы ЦАРЭС (проекты и мероприятия, вместе с работой национальных правительств и партнеров). Последний уровень в структуре результатов – желаемое воздействие для региона в целом. В предыдущих ОЭФР для этого уровня было 16 индикаторов, подразделяемых на две группы: сокращение бедности и человеческое развитие, и экономический прогресс. Начиная с ОЭФР за 2013 год, изучается четыре изначальных индикатора экономического прогресса. Они воплощают парные стратегические цели ЦАРЭС-2020: расширение торговли и повышение конкурентоспособности. Мероприятия ЦАРЭС непосредственно нацелены на большую открытость для торговли и большой объем внутрирегиональной торговли, более интегрированные энергетические рынки и увеличенные объемы торговли электроэнергией. Прямые иностранные инвестиции – это итог интервенций, которые привлекают инвесторов в страны ЦАРЭС. Пятый индикатор – Индекс эффективности

логистики Всемирного банка (ИЭЛ) – был включен в ОЭФР за 2012 год и использует воспринимаемое качество логистики для измерения конкурентоспособности. Эти индикаторы пытаются показать, достигнуты ли показатели в области торговли и интеграции как результат инициатив ЦАРЭС, направленных на обеспечение связанности стран и создание возможностей для экономической деятельности.

Страны ЦАРЭС продолжали вести торговлю на уровнях, эквивалентных примерно двум третьим от их внутреннего валового продукта (ВВП) в течение нескольких лет (Таблица 1). Объемы суммарной торговли для четырех из семи стран, включенных в расчет, превысили их соответствующие уровни ВВП. Для остальных стран объемы торговли составляли от одной третьей до трех четвертых от объемов их ВВП. Три страны стали более открытыми, по сравнению с 2012 годом, в то время как в трех наблюдалась обратная тенденция. Регион ЦАРЭС занял аналогичную позицию, что и Европа и Центральная Азия (67,8%), и был немногим более открытым, чем Южная Азия (54,9%).

Таблица 1. Уровень 5—Региональные воздействия ЦАРЭС

Индикатор	Базовый 2006 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.
1. Открытость торговли (%) ^а	67,9	64,2	67,2	66,8	...
2. Внутрорегиональная торговля в общем объеме торговли ЦАРЭС (%)	6,25	6,25	5,62	6,16	6,18
3. Внутрорегиональная торговля электроэнергией (ГВтч)	5 061	3 544	5 304	4 752	...
4. Прямые иностранные инвестиции (% от ВВП)	6,0	3,8	4,3	3,9	...
5. Индекс эффективности логистики ^б	2,53 (2010)	2,53	...	2,46	2,43 (2014)

... = данные недоступны, ЦАРЭС = Центральнoазиатское региональное экономическое сотрудничество, ВВП = валовой внутренний продукт, ГВтч = гигаваатт-час.

^а Данные для Афганистана и Туркменистана отсутствуют. Ряды изменились – переход от использования постоянных цен в долларах США 2000 года на 2005 год.

^б Балл ИЭЛ варьируется от 1 – самый худший – до 5 – самый лучший. Так как индекс рассчитывается каждые два года, то для того, чтобы показать общую тенденцию, включен последний имеющийся ИЭЛ для 2014 года.

Примечание: Источники данных постоянно пересматривают свои оценки, чтобы отразить последнюю имеющуюся информацию, таким образом, цифры отличаются от тех, которые были в ранее проведенных ОЭФР. Сравнимые субнациональные данные для Синьцзян-Уйгурского Автономного Района и Автономного Района Внутренняя Монголия Китайской Народной Республики для этих индикаторов недоступны.

Источники: Всемирный банк. Онлайн-база данных индикаторов мирового развития – для индикаторов 1 и 4; Международный валютный фонд, *Дирекция торговой статистики* – для индикатора 2; Координационный диспетчерский центр, Ташкент, Узбекистан, – для индикатора 3; и Всемирный банк. *Установление связей, чтобы конкурировать, 2012 год: Торговая логистика в глобальной экономике. Индекс эффективности логистики и его индикаторы*, – для индикатора 5.

В 2012 и 2013 годах торговля внутри ЦАРЭС, как доля от общего объема торговли, улучшалась после небольшого спада по сравнению с базовым 2010 годом (Таблица 1). Рост объемов как внутрорегиональной, так и общей торговли в 2013 году относительно 2012 года был более ограниченным. За период с 2002 по 2013 годы эти показатели увеличились в среднем на 18%, что является восходящей тенденцией, которую необходимо сохранять, чтобы индикатор достиг желаемого уровня. Доля внутрорегиональной торговли Европы и Центральной Азии в их общей торговле составила 30,5%, или в три раза больше, чем ЦАРЭС, в то время как показатель Южной Азии был 3,5%, или половина от показателя ЦАРЭС.

Торговля электроэнергией внутри ЦАРЭС не представляет устойчивых тенденций в течение периода с 2010 по 2012 гг.: сначала отмечался рост на 50%, а затем сокращение на 10% (Таблица 1). Однако, необходимо отметить, что цифра за 2011 год превысила базовый показатель почти на 5%,

демонстрируя потенциал для дальнейшего расширения.

Притоки иностранных инвестиций как доля от ВВП в 2012 году были аналогичными уровню 2010 года, после небольшого увеличения в 2011 году (Таблица 1). Монголия имеет самые высокие показатели доли, выражаемые двухзначной цифрой, которые превышали в 5-80 раз однозначные показатели остальных стран. Тем не менее, суммарные финансовые притоки в регион были относительно более высокими, чем в Европе и Центральной Азии (2,4%) или Южной Азии (1,3%).

ИЭЛ измеряет эффективность логистики вдоль цепочки поставок страны, и основан на обследовании восприятий по шести компонентам.¹⁰ Он созвучен с подходом ЦАРЭС-2020 – обеспечение транспортной связанности, более легкое перемещение через границы и развитые экономические коридоры. Составляемые каждые два года, самые последние доступные оценки – за 2014 год (Таблица 1). Средний ИЭЛ для ЦАРЭС, который находится посередине

¹⁰ Они включают (i) эффективность таможенного оформления и управления границами, (ii) качество торговой и транспортной инфраструктуры, (iii) легкость организации грузовых перевозок по конкурентным ценам, (iv) компетентность и качество логистических услуг, (v) способность отслеживать и проследивать грузы, и (vi) частоту, с которой грузы доходят до получателя в запланированное время доставки.

между самым лучшим и самым плохим показателями, аналогичен оценке за 2010 год. Необходимо улучшить средние баллы для некоторых компонентов ИЭЛ, таких как своевременность, отслеживание грузов, компоненты таможи и инфраструктуры, до уровня улучшенных средних баллов для легкости организации международных перевозок и логистических услуг. Этот индекс выше в Европе и Центральной Азии (2,92) и Южной Азии (2,66).

ОЭФР ЦАРЭС еще раз выделяет инклюзивный и устойчивый рост в качестве долгосрочного видения Программы ЦАРЭС, руководящегося принципом развития посредством сотрудничества. С этой целью для обеспечения контекста мероприятий ЦАРЭС на макро-уровне и операционной среды ЦАРЭС, а также, чтобы представить всеобъемлющую картину, используются некоторые индикаторы из предыдущих ОЭФР.

Сокращение бедности отслеживается посредством варианта измерения Целей развития тысячелетия¹¹ для крайней бедности – “доля населения с доходом менее \$1,25 в день” – откорректированного до более приемлемого уровня в \$2 в день для региона ЦАРЭС.¹² Оценочные данные доступны до 2010 года для шести стран и показывают значительное снижение среднего показателя относительно базового показателя 2002 года (Таблица 2). Индикатор в самом начале уже был очень низким для трех стран, и он еще больше снизился до почти незначительных уровней. Индикаторы для других трех стран, имеющих относительно высокие доли, также значительно снизились, хотя они еще не дошли до отметки в 50%. Средние региональные показатели ЦАРЭС в разы отличаются от показателей Европы и Центральной Азии¹³: 6,2 в 2002 году и 1,9 в 2010 году, но более привлекательны по

Таблица 2. Контекст на макро-уровне

Индикатор	Базовый год	Базовое значение	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.
1. Население с доходом менее \$2 в день (%) ^a	2002	64,8	51,1 (2005)	49,1 (200x8)	41,9 (2010)	...
2. Индекс человеческого развития	2000	0,544	0,632	0,636	0,641	0,645
3. ППС ВВП (пост., 2011 г., межд. млрд. \$)	2006	1 197	1 460	1 530	1 609	1 712
4. ВВП на душу населения ППС PPP (пост., 2011 г., межд., \$)	2006	4 671	5 286	5 436	5 617	5 877
5. Реальные темпы роста ВВП (%)	2006	9,4	4,8	5,3	5,3	6,5

... = Данные недоступны, ВВП = валовой внутренний продукт, ВНД = валовой национальный доход, ППС = паритет покупательной способности.

^a Данные для Афганистана, Монголии и Узбекистана отсутствуют.

Примечание: Источники данных постоянно пересматривают свои оценки, чтобы отразить последнюю имеющуюся информацию, таким образом, цифры отличаются от тех, которые были в предыдущих ОЭФР. Базовый год для ВВП также изменился с 2005 года на 2011 год. Сравнимые субнациональные данные для Синьцзян-Уйгурского Автономного Района и Автономного Района Внутренняя Монголия Китайской Народной Республики недоступны для этих индикаторов.

Источники: Всемирный банк. Онлайн-база данных PovcalNet - для индикатора 1; Программа Организации Объединенных Наций. 2013. *Отчет по человеческому развитию за 2013 год*. Нью-Йорк, - для индикатора 2; и Всемирный банк. Онлайн-база данных индикаторов мирового развития – для индикаторов 3–5.

¹¹ Дополнительные индикаторы Целей развития тысячелетия (ЦРТ) для региона ЦАРЭС приведены в Приложении 3.

¹² В соответствии с системой классификации Целей развития тысячелетия Организации Объединенных Наций, семь стран являются “досрочными победителями”, так как они уже имели уровень, соответствующий целевому показателю для этого индикатора, поэтому структура результатов ЦАРЭС использует следующий уровень измерения, для которого обычно собираются данные, т.е. доля населения с доходом менее \$2 в день.

¹³ В этом разделе Европа и Центральная Азия не включают Азербайджан, Казахстан, Кыргызскую Республику, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан, в то время как Южная Азия не включает Афганистан и Пакистан.

сравнению с Южной Азией: 76,6 в 2002 году и 67,1 в 2010 году.

Составной Индекс человеческого развития (ИЧР) Программы развития Организации Объединенных Наций измеряет широкий спектр аспектов человеческого развития. Оценочный показатель за 2013 год немного увеличился, по сравнению со средним показателем 2012 года, тем самым поддерживая устойчивый прогресс за последние 4 года (Таблица 2). Прогресс был отмечен по всем трем компонентам ИЧР, при этом более заметно увеличение по средней продолжительности жизни и образованию в 2012 году, хотя уровни грамотности и посещения школ уже были относительно высокими. Средний уровень жизни стабильно повышался, хотя в трех странах отмечается заметно высокий уровень доходов на душу населения. Две из девяти стран имели “высокие” индексы, пять – “средние” и две – “низкие” индексы.¹⁴ Средний показатель ИЧР для ЦАРЭС также находится посередине между средним показателем для Европы и Центральной Азии на уровне 0,76 и для Южной Азии на уровне 0,62.

В 2013 году суммарный валовой внутренний продукт (ВВП) экономик

ЦАРЭС достиг \$1,7 триллиона,¹⁵ при этом реальные темпы роста составили 6,5%, превысив рост за 2012 год на уровне 5,3% (Таблица 2). Показатели региона ЦАРЭС лучше, чем у Южной Азии (5,1%) или Европы и Центральной Азии (2,2%), хотя он все еще не достиг своего рекорда на уровне 9,4% в 2006 году. Пакистан и Казахстан имели самые большие экономики, которые вместе составляют более двух третей региона (70%), за ними идут Азербайджан и Узбекистан. Кыргызская Республика, Монголия и Туркменистан продемонстрировали впечатляющие темпы роста на уровне двухзначных цифр. Региональная экономика составила одну пятую от размера Южной Азии (\$7,21 триллиона) или Европы и Центральной Азии (\$6,07 триллиона¹⁶). Средний показатель уровня ВВП на душу населения увеличился до \$5 877 в 2013 году благодаря его высоким уровням в Казахстане, Азербайджане и Туркменистане, и улучшился в целом на 26% по сравнению с базовым уровнем и на 4,6% против 2012 года. Уровень ВВП на душу населения региона почти на одну пятую выше, и составляет одну треть от показателя Европы и Центральной Азии (\$18 402).

¹⁴ Категория “высокого” человеческого развития имеет средний показатель ИЧР на уровне 0,735: средняя продолжительность жизни – 74,5 года, обучение в школе – 8,1 года, валовой национальный доход (ВНД) на душу населения - \$13 231; категория “среднего” человеческого развития – средний показатель ИЧР – 0,614: средняя продолжительность жизни – 67,9 года, обучение в школе - 5,5 года, ВНД на душу населения - \$5 960; категория “низкого” человеческого развития – средний показатель ИЧР – 0,493: средняя продолжительность жизни – 59,4 года, обучение в школе – 4,2 года, ВНД на душу населения - \$2 904.

¹⁵ Не включает субнациональные данные для Синьцзян-Уйгурского Автономного Района и Автономного Района Внутренняя Монголия Китайской Народной Республики, которые недоступны.

¹⁶ Исключая Латвию и Литву.

III. УРОВНИ 4, 3 И 2: СЕКТОРНЫЕ ИТОГИ, РЕЗУЛЬТАТЫ И ИНТЕРВЕНЦИИ

Каждый приоритетный сектор достиг промежуточных результатов для реализации региональных воздействий. Уровень 4 излагает желаемые секторные итоги, которые определены как секторные результаты используемые бенефициарами. Результаты или Уровень 3 относятся к желаемым изменениям в системах и инфраструктуре, осуществляемых проектами и мероприятиями, связанными с ЦАРЭС, в каждом секторе. Индикаторы результатов показывают степень, в которой были достигнуты целевые показатели, и делают предположения относительно того, в чем могут заключаться препятствия. Их мониторинг помогает приоритетным секторам определить взаимодополняющие области, которые будут способствовать улучшению планирования и реализации проектов в рамках всего региона. Большинство индикаторов из предыдущих ОЭФР были сохранены, некоторые претерпят дальнейшие изменения, и определены новые индикаторы с тем, чтобы отразить доработанные секторные стратегии и планы действий.

Уровень 2 охватывает вклады или интервенции, осуществленные с целью реализации Программы ЦАРЭС, и включает (i) стратегии, исследования и аналитическую работу; (ii) изменения в области политики; (iii) проекты; и (iv) институциональные усовершенствования. Они осуществляются или контролируются секторальными реализующими органами. Так как соответствующие индикаторы все еще разрабатываются, количественные оценки пока еще не проводились. Вместо этого, чтобы проиллюстрировать секторную работу, приводится описание инициатив. Тем не менее, операционная и институциональная эффективность Программы в целом оценивается посредством некоторых индикаторов финансовых вкладов и вкладов на основе знаний.

A. Секторы транспорта и содействия торговле

Координационный комитет по транспортному сектору (ККТС) и Комитет таможенного

сотрудничества (КТС) ЦАРЭС совместно осуществляют реализацию Стратегии ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле (СТСТ)¹⁷ на 2008–2017 гг., чтобы воспользоваться преимуществом синергий, получаемых в результате совместной работы. СТСТ нацелена на достижение трех целевых итогов: (i) создание конкурентных коридоров в рамках всего региона ЦАРЭС; (ii) содействие эффективному перемещению людей и товаров по коридорам ЦАРЭС и через границы; и (iii) развитие устойчивых, безопасных, удобных для пользователей транспортных и торговых сетей. Консолидированный подход СТСТ оптимизирует использование ресурсов, предназначенных для повышения конкурентоспособности и увеличения объемов торговли региона.

В 2013 году был проведен промежуточный обзор СТСТ, чтобы улучшить вклад секторных результатов в итоги посредством повторного изучения их связей. Доработанная СТСТ отражает стратегическую основу ЦАРЭС-2020, расширенное членство ЦАРЭС и уроки, извлеченные из начальной фазы реализации. Полученная в результате Стратегия по транспорту и содействию торговле до 2020 года (СТСТ-2020),¹⁸ содержащая план действий по реализации на 2014–2020 гг., нацелена на более эффективное и комплексное достижение трех изначальных целей, и была одобрена на 12-ой Министерской конференции. Завершение шести стратегических мультимодальных коридоров продолжает оставаться приоритетом. СТСТ-2020 также включает продление коридоров, которые (i) обеспечат связь с морскими портами; (ii) обеспечат альтернативные маршруты вдоль существующих коридоров; (iii) увеличат географический охват и взаимосвязанность; (iv) будут включать сеть железных дорог, которая является идеальной для перевозок на большие расстояния; и (v) на которых будут созданы интермодальные хабы.

СТСТ-2020 включает структуру результатов (Таблица 3), которая определяет следующие результаты в трех операционных приоритетных областях, чтобы они соответствовали целям ЦАРЭС-2020 – расширение торговли и повышение конкурентоспособности:

- (i) развита сеть мультимодальных коридоров, включающая поддержку для продления коридоров, сети железных дорог и мультимодального логистического хаба; и усовершенствованы пункты пересечения границы (ППГ);
- (ii) усовершенствованы услуги, связанные с торговлей и пересечением границ, включающие реформирование и модернизацию таможенных служб; координированное управление границами и развитие национальных единых окон; и модернизированы и реформированы санитарные и фитосанитарные меры;
- (iii) институциональное усиление, включающее усовершенствованное планирование, финансирование и управление автодорожными и железнодорожными активами; управление безопасностью дорожного движения; и увеличилось участие частного сектора.

СТСТ-2020 определила следующие индикаторы итогов:

- (i) Созданы конкурентные коридоры:
 - (a) пятикратное увеличение объемов внутрирегиональной торговли по сравнению с \$7,9 миллиарда в базовом 2005 году, и (b) 30-% увеличение скорости проезда по участкам коридоров ЦАРЭС до 30 километров в час (км/ч).
- (ii) Осуществлено содействие эффективному перемещению товаров и людей: (a) 35-% сокращение времени для прохождения оформления в ППГ до 5,7 часа и (b) 20-% снижение затрат, понесенных в ППГ до \$149.

¹⁷ Одобрена на шестой Министерской конференции ЦАРЭС в 2007 году. План реализации был одобрен на седьмой Министерской конференции ЦАРЭС в 2008 году: http://www.carecprogram.org/uploads/events/2007/6th-MC/001_101_201_CAREC-Transport-Trade-Facilitation-Strategy.pdf

¹⁸ <http://www.carecprogram.org/uploads/docs/CAREC-Publications/CAREC-Transport-TradeFacilitation-Strategy.pdf>

Таблица 3 Структура результатов секторов транспорта и содействия торговле

Органы	Интервенции	Секторные результаты	Секторные итоги
ККТС, КТС, ФАПЭ ЦАРЭС	<ul style="list-style-type: none"> Развитие автодорог Развитие железных дорог Развитие логистических центров Развитие пунктов пересечения границы 	Развита сеть мультимодальных коридоров	<ul style="list-style-type: none"> Созданы конкурентные коридоры;
	<ul style="list-style-type: none"> Координированное управление границами Модернизация таможенных служб Интегрированное содействие торговле за рамками таможенных служб Развитие систем единого окна 	Улучшены услуги, связанные с торговлей и пересечением границ	<ul style="list-style-type: none"> Осуществлено содействие эффективному перемещению людей и товаров;
	<ul style="list-style-type: none"> Содержание и ремонт автодорог Безопасность дорожного движения Реформа политик, реструктуризация отраслей, приватизация и институциональное развитие 	Повышена операционная и институциональная эффективность	<ul style="list-style-type: none"> Развиты устойчивые, безопасные, удобные для пользователей транспортные и торговые сети

ККТС = Координационный комитет по транспортному сектору, КТС = Комитет таможенного сотрудничества, ФАПЭ ЦАРЭС = Федерация ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС.

Источник: АБР. 2014. *Стратегия ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле до 2020 года*. Манила.

- (iii) Развита устойчивые, безопасные, удобные для пользователей транспортные и торговые сети:
- (a) 60% от шести коридоров ЦАРЭС с международным индексом шероховатости менее 4 метров на км, (b) к 2017 году подготовлена региональная стратегия безопасности дорожного движения, и целевые показатели достигнуты к 2020 году, (c) функционируют национальные объединенные комитеты по содействию транспорту и торговле (НОК) с целью поддержания интегрированных инициатив в области содействия транспорту и торговле, и (d) усилен потенциал в области содействия транспорту и торговле.

СТСТ-2020 также определила следующие соответствующие индикаторы результатов:

- (i) Развита сеть мультимодальных коридоров: (a) построено или усовершенствовано 7 800 км скоростных автодорог или национальных автомагистралей; (b) построено или усовершенствовано 70% от общей протяженности автодорожных коридоров ЦАРЭС; (c) построено 1 800 км новых

железных дорог; (d) обновлено, электрифицировано или оборудовано сигнальными системами 2 000 км железнодорожных путей; (e) введено в эксплуатацию пять мультимодальных логистических центров и завершено строительство пяти ППГ и (f) усовершенствовано как минимум пять ППГ.

- (ii) Усовершенствованы услуги, связанные с торговлей и пересечением границ: (a) восемь стран ЦАРЭС присоединились к Пересмотренной Киотской конвенции; (b) совместный таможенный контроль и координированное управление границами реализованы в пяти парах ППГ на выборочных коридорах ЦАРЭС; (c) создано три системы национального единого окна и (d) региональные программы сотрудничества в области СФС мер реализованы в пяти странах ЦАРЭС.

- (iii) Повышена операционная и институциональная эффективность: (a) успешно завершены инвестиционные проекты и проекты технической помощи по содержанию и ремонту автодорог ЦАРЭС; (b) инициировано три программы по контрактам по содержанию и

ремонту дорог на основе результатов; (с) характеристики безопасности дорожного движения интегрированы в автодорожные проекты ЦАРЭС; (d) созданы секретариаты НОК в трех странах ЦАРЭС; (е) на пилотных коридорах создана одна или более группы по управлению коридорами и (f) как минимум шесть мероприятий по наращиванию потенциала в области транспорта и содействия торговле проводятся ежегодно.

Секторы транспорта и содействия торговле в этом ОЭФР представлены шестью индикаторами, которые были сохранены из предыдущих ОЭФР. Прогресс по физической инфраструктуре виден по двум индикаторам для транспортной связанности: (i) построенные или усовершенствованные скоростные автодороги или национальные автомагистрали (км) и (ii) доля построенных или усовершенствованных коридоров ЦАРЭС от их общей протяженности (%). Мониторинг содействия торговле осуществляется посредством четырех индикаторов из Годового отчета по измерению и мониторингу эффективности коридоров ЦАРЭС (ИМЭК), которые служат в качестве показателя, отражающего легкость перемещения по коридорам и через границы: (i) время, требуемое для пересечения границы (часы), (ii) затраты, понесенные при пересечении границы (\$), (iii) скорость проезда по 500-км участку коридора ЦАРЭС (км/ч) и (iv) затраты,

понесенные при проезде по участку коридора (\$).

1. Индикаторы результатов в области транспорта

В 2013 году реализация СТСТ и ее плана действий заметно продвинулась вперед. Уже в 2012 году целевой показатель в СТСТ на 2008-2017 гг. – 80% автодорог коридоров в хорошем состоянии к 2013 году – был практически достигнут. В 2013 году было построено или модернизировано 1 312 км, что превзошло целевой показатель 1 200 км для этого года; это также представляет 17% от общей протяженности коридоров в 7 800 км, определенных для усовершенствования к 2020 году (Таблица 4). Это достижение привело к тому, что совокупная протяженность завершенных автодорожных участков за 2008–2013 гг. составила 4 970 км, что эквивалентно 85% от целевой протяженности автодорог в 24 000 км, которые должны быть в хорошем состоянии.

Дополнительная протяженность автодорог включает участок автодороги Бишкек-Торугарт в Кыргызской Республике, восточно-западную автомагистраль в Азербайджане, западную региональную автодорогу в Монголии и автодорогу Актау-Бейнеу в Казахстане. Региональный проект по реабилитации автодороги Улан-Батор – российская граница, которая является частью Коридора ЦАРЭС 4b и участком

Таблица 4. Индикаторы результатов в области транспорта

Индикатор	Базовый 2008 год	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	Цель на 2013 г.	Прогресс
Построено или усовершенствовано скоростных автодорог или национальных автомагистралей за год (км)	181	1,154	953	1,116	1,312	1,200	⊕
Совокупная доля построенных или усовершенствованных дорог от общей протяженности коридоров ЦАРЭС (%) ^a	64	71	75	79	85	80	⊕

ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, км = километр.

^a Это может представлять завышенную оценку общего состояния автодорог из-за ухудшения некоторых участков дорог, которые были оценены как в хорошем состоянии в 2007 году.

Источник: Координационный комитет по транспортному сектору, Отчет о проделанной работе и план работ транспортного сектора, 5 ноября 2014 г.

Коридора 4с, был практически завершен и дорога открыта для движения.

Что касается железных дорог, то примерно 3 226 км, составляющих около 85% от целевого показателя на уровне 3 800 км, завершены. В 2013 году было инициировано строительство железной дороги Атамырат-Ымамназар-Акина (88 км). В других транспортных подсекторах, таких как гражданская авиация, порты и логистические центры, осуществлялась реализация 13 проектов.

2. Индикаторы итогов в области содействия торговле

Оценки для индикаторов ЦАРЭС за 2013 год согласно годовому отчету по Программе измерения и мониторинга эффективности коридоров (ИМЭК) ЦАРЭС представляли собой смешанные результаты. Среднее время, необходимое для пересечения границы, сократилось, хотя оно, по-прежнему, не соответствует базовому показателю времени 2010 года (Таблица 5). Но более быстрое пересечение границы было нивелировано замедлением времени проезда по коридорам ЦАРЭС, поскольку средняя скорость снизилась по сравнению с оценкой 2012 года. Номинальные затраты на пересечение границы и на проезд по коридорам ЦАРЭС, существенно возросли; они увеличиваются в течение 2 лет подряд.

Среднее время, **требуемое на оформление для пересечения границы,**

улучшилось на 8% или стало на час быстрее, с 10,9 часа в 2012 году до 10 часов в 2013 году (Таблица 5), обратив вспять ухудшение, зарегистрированное между 2011 годом и 2012 годом, таким образом, повторяя улучшение, зарегистрированное в период между 2010 годом и 2011 годом. Однако за 4-летний период, время, требуемое для пересечения ППГ, составляет на 15% больше в целом. Ожидание в очереди в загруженных ППГ с интенсивным движением было главной причиной задержек, как для автомобильного, так и железнодорожного транспорта. Грузовики ожидали в среднем 4,6 часа, в то время как поезда ждали своей очереди 31,5 часа, чтобы пересечь границу. Это было наиболее выражено на ППГ вдоль Коридора 1, в частности, для транспортных средств, направляющихся в Казахстан. Задержки также увеличивались из-за времени, требуемого для погрузки/разгрузки и смены ширины железнодорожной колеи.

Время пересечения границы автотранспортом значительно сократилось, в среднем с 8,9 часа до 5,6 часа, в связи с сокращением времени проезда по всем коридорам за исключением Коридора 4. Значительные улучшения наблюдались на ППГ Иркештам (Китайская Народная Республика [КНР]) и Хоргос (КНР) для грузовых автомобилей, направляющихся в КНР. Тем не менее, пришлось ожидать чрезвычайно долгое время – до 120 часов, что отражает устойчивое негативное влияние Таможенного союза. Сложность автомобильных перевозок все еще присутствует, но она уменьшилась.

Таблица 5. Индикаторы итогов в области содействия торговле

Индикатор	Индикативная цель	Базовый год			Прогресс
		2010 г.	2012 г.	2013 г.	
Время, требуемое для пересечения границы (часы)	↓	8,7	10,9	10	⊕
Затраты, понесенные при оформлении для пересечения границы (\$)	↓	186	157	235	⊖
Скорость проезда по 500 км участку коридора ЦАРЭС (км/ч)	↑	24	23	20	⊖
Затраты, понесенные при проезде по участку коридора (\$), протяженность участка 500 км, на 20 тонн груза)	↓	712	999	1 482	⊖

ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, км = километр.

Примечание: Скорость измеряется "с задержками" для 20-тонного грузовика или эквивалентного 20-футового контейнера.

Источники: Годовые отчеты по измерению и мониторингу эффективности коридоров ЦАРЭС за период 2010-2013 гг.

Разнообразные уровни улучшения были зарегистрированы на ППГ в Тажене (Казахстан), Торугарте (КНР), и Айратоне (Узбекистан).

Время пересечения границы по железной дороге увеличилось в среднем с 24,7 часа в 2012 году до 29,9 часа в 2013 году, во многом из-за продолжительного времени ожидания на коридоре 1, в частности, на станции Достык (Казахстан) и Алашаньюкоу (КНР) для грузов, направляющихся в Казахстан. Причины этой задержки включают занятые средства перегрузки, недостаток вагонов, и сортировку, а также время ожидания в связи с пропуском приоритетных поездов; перегрузка из вагона в вагон из-за разницы в ширине железнодорожной колеи является ключевым фактором. Открытие Хоргоса для железнодорожного транспорта вдоль суб-Коридора 1b облегчило, но не разгрузило плотность движения на участке Достык – Алашаньюкоу. Тем не менее, время, требуемое для пересечения границы в Замын-Ууд (Монголия) и Эрэнхот (КНР) на Коридоре 4 заметно сократилось.

Средние **расходы, понесенные на пункте пересечения границы**, выросли до \$235 в 2013 году, увеличившись на 50% по сравнению с 2012 годом, нивелируя снижение издержек, достигнутое в 2011 году (Таблица 5). Причиной этому были несколько автодорожных ППГ, в частности те, которые расположены на коридоре 4, так как изменения средних затрат на всех других коридорах были незначительными. Средние затраты на коридоре 4 выросли с \$172 до \$433. Относительно высокие затраты на таможенную очистку были введены в Монголии на импорт, например, \$450- \$650 в Хиагт-Алтанбулаг, \$350-\$650 в Замын-Ууде; в то время как КНР оценивала затраты на таможенную очистку в \$300-\$400 в Эрэнхоте для вывозимых товаров. На Коридоре 6, за грузы из КНР, направляющиеся в Кыргызскую Республику, также взимают высокую оплату на Иркештаме (Кыргызская Республика). Локализованная эскалация сборов, взимаемых с грузового автотранспорта, как ожидается, сохранится.

Затраты на пересечение границы в Хоргосе (КНР) также остаются высокими, учитывая большие объемы проходящих грузов, которые, особенно в пиковые месяцы, создают напряженность с возможностью парковки и пограничными формальностями. Это усугубляется неофициальными платежами для ускорения оформления.

Экспорт из КНР в Центральную Азию неизбежно пересекает Хоргос, через который проходит самый прямой маршрут на рынки назначения, такие как Алматы. Однако, в силу различных стандартов грузовиков и ограниченных лицензий транспортных средств, большинство грузовиков КНР доставляют груз в Хоргос и выгружают его в склады экспортного контроля. Затем казахстанские перевозчики доставляют товары оттуда в Алматы, где происходит дальнейшая консолидация или деконсолидация. В то время как высокие сборы за таможенную очистку существенно не изменились, весь процесс погрузки и разгрузки грузов, направляющихся в Казахстан, влечет за собой уплату платежей с обеих сторон, которые в 2013 году в общей сложности составили значительную сумму в \$450, увеличившись с \$250 в 2012 году.

Данные по затратам на пересечение границ железнодорожным транспортом показывают улучшения. Плата, взимаемая в Достыке (Казахстан), значительно снизилась, положительно влияя на средний показатель по Коридору 1. Тем не менее, поскольку выборка для автомобильного транспорта превышает выборку по железнодорожному транспорту, составляя 4 к 1, общий итог по затратам высокий.

Средняя **скорость¹⁹ проезда по 500-км участку коридора ЦАРЭС** снизилась на 13% - с 23 км/ч в 2012 году до 20 км/ч в 2013 году (Таблица 5). Индикатор ухудшился на 16% по сравнению с базовым уровнем 2010 года. Скорость движения автомобильного транспорта снизилась с 25,9 км/ч до 22,3 км/ч, а железнодорожного транспорта - с 14,5 км/ч до 12,8 км/ч. Улучшение условий дорожного движения по Коридорам 1, 2 и 6 привело к более высокой скорости движения, но относительно более

¹⁹ Используемый индикатор – скорость с задержками (СС3), рассчитывается как средняя скорость проезда по участку протяженностью 500 км по коридору ЦАРЭС, включая задержки в ППГ и промежуточные остановки.

длительное время транзита по Коридору 4 снизило общий средний показатель. Самая медленная скорость грузовиков, отмеченная по Коридору 4, обусловлена плохими дорожными условиями в Монголии. Завершение Трансмонгольской магистрали на Коридоре 4b в конце 2013 года может смягчить этот результат. Железнодорожные условия – сложные; например скорость грузовых поездов, следовавших из Российской Федерации в КНР через Монголию, в среднем составляла 18,3 км/ч, что намного ниже среднего показателя по ЦАРЭС, составляющего 38-45 км/ч.

Отмеченные улучшения времени пересечения границы на дорожных ППГ вдоль коридоров 1, 2, 3, и 5 смягчили данное замедление. Некоторые автомобильные и железнодорожные коридоры продемонстрировали различные уровни улучшений. Тем не менее, физические условия и серьезные задержки при пересечении границы на Коридоре 4 оказали воздействие на в остальном стабильную тенденцию в общей скорости.

Затраты, понесенные при проезде по участку коридора ЦАРЭС, резко выросли до \$1 482, в два раза превысив базовый показатель 2010 года и стали на 48% выше, чем в 2012 году (Таблица 5). Резкому увеличению номинальных затрат способствовали более высокие эксплуатационные издержки транспортных средств и транзакционные издержки железнодорожных перевозок по конкретным коридорам. Таким образом, затраты автотранспорта увеличились на 51% с \$1 067 до \$1 612, а затраты железнодорожного транспорта выросли на 44% с \$638 до \$920.

Больше всего выросли затраты для автотранспорта на Коридоре 5: с \$1 580 до \$2 393. Из этой общей суммы только затраты на эксплуатацию транспортных средств резко выросли с \$1 178 на 500 км до \$2 131 на 500 км в 2013 году, что связано с перевозками товаров КНР из Афганистана в Таджикистан. Помимо неотвратимых затрат за перегрузку грузов на другие грузовики, следующие из Каши-Иркештама в Душанбе, также более волатильными являются транспортные сборы в зависимости от сезона и объема бизнеса. Затраты на

транспортировку грузов по другим коридорам были схожими. На альтернативном суб-коридоре, непосредственно связывающем КНР и Таджикистан через перевал Кульма, затраты на эксплуатацию транспортных средств в среднем составили \$2 294 на 500 км, еще сильнее оказывая отрицательное воздействие на индикатор. Затраты на эксплуатацию транспортных средств составили около 85% от общей стоимости проезда по участку коридора, и увеличились в среднем на 58% в 2013 году. Они состоят в основном из затрат на топливо и заработную плату, такой рост затрат был очевидным во всем регионе и хуже этого была только ситуация с более высокими сборами за таможенное оформление на Коридоре 4.

Для железнодорожного транспорта рост затрат был связан в основном со значительным увеличением железнодорожных перевозок по коридорам 1 и 4. Большая часть этого роста вызвана дополнительной оплатой, которую железные дороги КНР ввели на все транзитные грузы, т.е. \$300 для 20-футового контейнера и \$600 за 40-футовый контейнер. Стоимость железнодорожных перевозок грузов по Коридору 4 поднялась в среднем до \$876 на 500 км в 2013 году с \$390, что во многом связано с поставками из Тяньцзиня (КНР) в Улан-Батор (Монголия).

3. Вклад результатов секторов транспорта и содействия торговле в итоги ЦАРЭС

Рассматривая отчет о завершении проектов, процесс ОЭФР также стремится понять, каким образом секторные результаты влияют (положительно или отрицательно) на секторные итоги. Эти оценки позволяют получить качественную информацию о воздействии проекта в конкретной области. Поскольку воздействие инфраструктурных проектов, как правило, можно увидеть только через несколько лет после их завершения, ОЭФР ЦАРЭС дополняет исключительно количественные показатели ежегодного прогресса такими качественными оценками. Во Вставке 1 описан ряд проектов, которые успешно повысили экономическое благосостояние в конкретных областях.

Вставка 1. Проекты, финансируемые АБР, стимулируют местные экономики посредством улучшения автодорог, железных дорог и приграничных сооружений

Отмеченный в июле 2014 года наградой Казначейства Соединённых Штатов Америки как «Исключительный международный проект развития», проект по железной дороге Хайратан – Мазар-и-Шариф в Афганистане осуществил строительство железной дороги протяженностью 75 км, объектов для перевалки грузов и железнодорожной станции в Хайратане, оснащенных сигнальными и коммуникационными системами. Оцененная как «высоко успешная», железная дорога создала интегрированную систему, связывающую кольцевую дорогу и аэропорт, и с железнодорожной системой Узбекистана, которая ведет к рынкам в Азии и Европе. С 2008 года по 2012 год объем грузовых перевозок увеличился с 4 500 до 6 500 тон в день, объемы торговли с Узбекистаном увеличились с \$3,5 миллиарда до \$6,8 миллиарда, затраты на грузовые перевозки сократились на \$0,08 за тонну/км, а время перевозок сократилось с 2 часов по автодороге до 1 часа по железной дороге. Возможности для трудоустройства увеличивались на 10% в год, так как 1 200 местных жителей были заняты в логистических операциях.

В рамках Проекта коридора Север-Юг в Афганистане была проведена реабилитация 140-км автодороги Мазари-Шариф – Дар-и-Суф и 98,8-км автодороги Бамиан – Якавланг, а также были установлены трансграничные объекты в Спин Болдаке и Хайратоне; данный проект был оценен как очень успешный. Несмотря на чрезвычайно трудные условия в плане безопасности и погодных условий, результаты были полностью достигнуты. Две дороги соединяются с основной национальной дорожной сетью через центральный Афганистан и в настоящее время являются двухполосными дорогами с асфальтовым покрытием, и по ним установлен показатель качества дорог. На Спин Болдаке были установлены трансграничные сооружения, включая сканеры и компьютеры с подключением к Интернету, а также погрузочно-разгрузочное оборудование. Время в пути сократилось с 6 часов до 1,5 часа от Бамиана до Якавланга, и с 8 до 2 часов от Дар-и-Суфа до Мазар-и-Шарифа; города в настоящее время имеют возможность использовать эти коммуникации в течение 4 зимних месяцев; объем движения транспортных средств увеличился на 10%; и эксплуатационные затраты на транспортные средства снизились на 45%. Общее воздействие положительное: благодаря связи сельских районов с рынками, время транспортировки сократилось на 75%, а транспортные расходы снизились на 40%; объемы перевозок выросли в четыре раза по сравнению с уровнем 2005 года. Трансграничные объекты улучшили пропускную способность и уменьшили операционное время.

Программа развития автодорожных сетей (Проект 2) в Азербайджане, финансируемая через механизм мультитраншевого финансирования, улучшила участок протяженностью 39 км объездной дороги в Гянджу, который является вторым по величине городом, а этот участок является частью основной восточно-западной магистрали страны, связывающей Баку с границей Грузии, и является основным маршрутом для проезда между Каспийским и Черным морями и частью Азиатской сети автомобильных дорог в Европу. Проект был оценен как успешный. Объемы дорожного движения увеличились в три раза с 1 500 до 4 485 автомобилей в период между 2007 и 2013 годами, время проезда сократилось с 40 минут до 20 минут, а международный индекс шероховатости^a улучшился с более чем 6 в 2007 году до 2,5 в 2013 году. Как результат, более низкие сборы и тарифы за грузовые перевозки снизили транспортные расходы на 25-30%. Начали работать несколько местных служб общественного транспорта, а число ДТП со смертельным исходом сократилось более чем на 10%. Проект стимулировал рост в сельских районах путем улучшения доступа к отдаленным районам и содействовал более эффективному дорожному движению и обмену товарами и услугами. Местные предприятия выросли на 30% в период с 2008 года по 2012 год. Местные жители чаще совершают поездки в городские центры, от 5 до 17 раз в год.

В рамках транспортного Коридора ЦАРЭС 1 (Бишкек-Торугарт) был улучшен участок дороги протяженностью 39 км, соединяющий столицу с границей Китайской Народной Республики (КНР), и он является самым коротким маршрутом из Кашгара (КНР) к потребительским рынкам на севере. Транспортные средства теперь едут со скоростью 50-90 км в час по сравнению с 25-35 км в час. В период между 2007 и 2011 гг., торговля с КНР выросла с \$417 млн. до \$936 млн., время в пути из Бишкека в Кашгар сократилось с 3-4 дней до 1,5-2 дней, средний объем автомобильных перевозок увеличился на 13% в год, а средние продажи придорожных предприятий выросли с 27 633 сом до 33 000 сом. Проект был оценен как *успешный*.

В рамках Проекта по реабилитации автодороги Душанбе - граница с Кыргызстаном (Фаза II) в Таджикистане был улучшен участок дороги протяженностью 118,7 км вдоль Коридоров 3 и 5 ЦАРЭС, и участок сельских дорог протяженностью 59,9 км в районах Нуробод и Рашт. В период

продолжение на следующей странице

Вставка 1. продолжение

между 2006 и 2012 гг. суточное движение международного грузового автотранспорта увеличилось с 10 до 82 единиц грузового автотранспорта, среднесуточный объем движения на главной магистрали вырос с 864 до 2 071 автомобилей, а среднее время в пути сократилось с 10 до 7 часов. Это обеспечило доступ к рынкам, рабочим местам и социальным услугам; этот проект также был оценен как *успешный*.

В рамках регионального проекта «Модернизация таможенных служб и развитие инфраструктуры» (Кыргызская Республика) была разработана и установлена Единая автоматизированная информационная система (ЕАИС) со спутниковой связью в 37 пунктах пересечения границы (ППГ), и была проведена реабилитация 3 ППГ с установкой оборудования для борьбы с контрабандой и электрогенераторов. Также были упорядочены процедуры в пограничных пунктах пропуска. Время таможенной обработки сократилось с 60 минут в 2005 году до 5-15 минут в 2012 году, снизилась коррупция, поскольку количество нарушений сократилось с 4 488 до 3 076 случаев, была упорядочена работа 15 региональных таможенных подразделений, число которых было сокращено до 6, и таможенные сборы выросли с \$114 миллионов до \$639 миллионов.

АБР = Азиатский банк развития, ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество.

^a Международный индекс шероховатости – это мировой стандарт для измерения гладкости дороги в продольном направлении (т.е. в направлении движения). Он измеряет шероховатость поверхности в колее по количеству метров на километр при помощи лазера, установленного на транспортное средство, регистрируя подпрыгивания в процессе движения по дороге. Чем ниже индекс, тем мягче едет транспортное средство.

Источники: АБР, 2014. Отчеты о завершении проектов по Проекту Коридор Север-Юг (Афганистан); Программе развития сети автомобильных дорог, Проект 2 (Азербайджан 2); Железнодорожному проекту Хайратон–Мазар-и-Шариф (Афганистан); Проекту Транспортный коридор 1 ЦАРЭС (дорога Бишкек-Торугарт) (Кыргызская Республика); Проекту реабилитации автодороги Душанбе - граница с Кыргызстаном, Фаза II (Таджикистан); и АБР, 2014. Региональный проект «Модернизация таможенных служб и развитие инфраструктуры» (Кыргызская Республика).

Интервенции в секторе транспорта и содействия торговле

Для реализации СТСТ-2020 разрабатывается План работ по транспортному сектору на период 2014-2016 гг. для определения приоритетов и источников финансирования. План работ будет переходящим 3-летним планом, который будет ежегодно обновляться для обеспечения согласованности между национальными планами и приоритетами СТСТ-2020, и который также обеспечит большую гибкость с точки зрения добавления инвестиционных проектов. План работ по содействию торговле также будет приведен в соответствие с СТСТ-2020, чтобы отразить изменение акцентов. Подчеркивается необходимость реализации мер по содействию торговле одновременно с мерами по либерализации торговли и инвестициям. Обновленный Стратегический план действий по торговой политике ЦАРЭС на 2013-2017 гг., также одобренный в 2013 году, дополняет СТСТ-2020.

ККТС разработал перечень из 108 приоритетных проектов, которые потребуют финансирование в размере

\$38,8 миллиарда. Перечень интегрирован в СТСТ-2020, большая часть проектов которого охватывает оставшиеся участки первоначально определенных коридоров ЦАРЭС. В июне 2013 года ККТС также принял участие в первом заседании круглого стола с партнерами по развитию в Астане, чтобы изучить возможности софинансирования.

Важным компонентом повестки ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле, которая стремится максимизировать преимущества, генерируемые коридорами ЦАРЭС, является решение вопросов нефизических барьеров для трансграничных перевозок. Были инициированы два диагностических исследования для оценки транспортных операций вдоль коридора, соединяющего Кыргызскую Республику, Таджикистан, Афганистан и Пакистан. Исследования позволят дать рекомендации для реализации действующих соглашений. После одобрения конкретных рекомендаций, дальнейшие работы в области содействия трансграничному транзиту будут сосредоточены на следующих областях: гармонизация транспортных положений стран-членов ЦАРЭС с международными

конвенциями и соглашениями, усиление работы по реализации существующих многосторонних и двусторонних транспортных соглашений, упорядочение трансграничных транспортных операций и развитие потенциала частного автотранспортного сектора.

Другие исследования будут направлены на изучение требований для создания выделенных железнодорожных коридоров (ВЖК), которые будут отобранными линейными участками железных дорог, или маршрутов, по которым осуществляются приоритетные перевозки. Эта концепция будет опробована в качестве средства расширения железнодорожных интервенций и связанных с ними услуг для достижения целей ЦАРЭС.

Комитет таможенного сотрудничества (КТС) принял обновленную СТСТ-2020, которая выступает за активизацию усилий в реформировании и модернизации таможенных служб, в координированном управлении границами, развитии на региональном уровне соединенных между собой национальных служб единого окна, и за содействие торговле в других сферах помимо таможни. На совместном заседании с ККТС в сентябре 2013 года два секторных комитета определили три конкретные области, имеющие важное значение: (i) улучшенные совместный мониторинг и оценка реализации стратегии; (ii) более сильные НОК для большей координации между секторами и участия частного сектора; и (iii) более сильная роль института ЦАРЭС в обучении, исследовательской деятельности и создании и распространении знаний. ИМЭК будет расширен для охвата железнодорожных перевозок и услуг торговой логистики. Работа для полной интеграции Пакистана и Туркменистана в работу сектора будет продолжаться.

На своем 12-ом заседании КТС также поддержал три предложенных региональных проекта технической помощи (РЕТП) по (i) Согласованию таможенных мер по содействию торговле с передовыми практиками в Центральноазиатском региональном экономическом сотрудничестве, (ii) Координированному управлению границами,

ориентированному на результаты в Центральноазиатском региональном экономическом сотрудничестве и (iii) Региональной транзитной торговле в Центральноазиатском региональном экономическом сотрудничестве. Первый проект фокусируется на мерах «за пределами границ» и будет способствовать согласованному подходу к таможенным реформам путем применения передовой практики в процедурах, усиления управления рисками и разработки автоматизированного обмена информацией. Второй проект фокусируется на мерах «на границе» и установит контрольные показатели и будет осуществлять мониторинг пунктов пропуска посредством исследования времени выпуска, расширения пилотных проектов по совместному таможенному контролю, а также на интегрировании таможни с другими пограничными процедурами. Третий проект усилит трансграничный транзит через единый региональный механизм гарантий, позволит оценить требования упрощенной нормативно-правовой базы для регионального таможенного транзита, и даст рекомендации по развитию системы информационно-коммуникационных технологий. Азиатский банк развития (АБР) одобрил эти проекты технической помощи, которые будут финансироваться через Японский фонд по сокращению бедности.

Члены ЦАРЭС направляют работу на решение конкретных вопросов содействия торговле в своих странах, таких, как пересмотр своих таможенных кодексов, чтобы они соответствовали Пересмотренной Киотской конвенции (ПКК), и улучшение системы управления рисками. Пять стран присоединились к ПКК, а пять других находятся на различных стадиях присоединения. Кыргызская Республика находится на заключительной стадии, в то время как Таджикистан пересмотрел свой Таможенный кодекс. Узбекистан будет внедрять систему управления рисками, как только его редакция Таможенного кодекса будет принята Парламентом. Монголия внедряет программу уполномоченных экономических операторов.

Автоматизированные таможенные информационные системы были разработаны в большем количестве стран, после трех финансируемых АБР инвестиций в Кыргызской Республике, Монголии и Таджикистане, с аналогичными проектами Всемирного банка в Афганистане и Казахстане. Пакистан внедрил «Единую таможенную» на основе веб-интерфейса, которая может развиваться в единое окно.

Сотрудничество продвинулось вперед, так как таможенные ведомства КНР и Монголии договорились о расширении пилотного тестирования совместного таможенного контроля в еще двух парах пунктов пересечения границы (ППГ), и о проведении апробации электронного обмена грузовыми декларациями. Официальные лица из секторов сельского хозяйства и ветеринарии обеих стран также договорились о реализации плана для разработки институционального механизма для сотрудничества КНР и Монголии в областях трансграничной борьбы с болезнями животных, 5-летней программы наращивания потенциала, а также по руководству для пользователей по трансграничной борьбе с болезнями животных в сообществах.

ЦАРЭС продолжило поддерживать участие частного сектора и повышение потенциала Федерации ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС (ФАПЭ ЦАРЭС), чтобы она в конечном итоге стала самостоятельной. Ведение работы вебсайта (www.cfcfa.net) было передано от АБР Ассоциации по развитию бизнес логистики для генерирования доходов от рекламы для ФАПЭ ЦАРЭС и его трансформации в виртуальную доску новостей и информационный центр. ФАПЭ ЦАРЭС также будет выполнять следующие действия, принятые на своем четвертом годовом собрании: (i) диалог с правительствами ЦАРЭС с целью увеличения участия частного сектора и стандартизации процедур; (ii) принятие международно-признанных практик в рамках обмена информацией и создания потенциала; (iii) изменение Устава ФАПЭ

ЦАРЭС, чтобы разрешить членство в ней для коммерческих компаний; и (iv) обновление ИМЭК, с акцентом на улучшении сбора данных по железным дорогам.

Модернизация санитарных и фитосанитарных (СФС) мер является важной частью повестки дня по упрощению процедур торговли, так как связанные с СФС мерами проверки являются частой причиной задержки скоропортящихся грузов, которые составляют одну пятую часть транзитных грузов. АБР одобрил региональный проект технической помощи по развитию потенциала для содействия коллективным усилиям по согласованию СФС мер с международными стандартами, и приоритизировал инвестиции в поддержку применения модернизированных СФС мер.

В 2013 году Советом директоров АБР был утвержден Региональный проект ЦАРЭС по усовершенствованию приграничных служб (РУПС), который определил детальные инвестиции для Кыргызской Республики и Таджикистана. Проект завершит разработку национальных систем единого окна на основе международных стандартов с целью обеспечения региональной операционной совместимости и послужит в качестве инструмента для гармонизации данных, а также улучшит физическую инфраструктуру в ППГ на приоритетных коридорах ЦАРЭС. Монголия возобновила интерес к проекту и вновь учредила свою рабочую группу по национальному единому окну. Проект РУПС опирается на инвестиции АБР в автоматизированные таможенные системы и на начальные инвестиции в системы единого окна, финансируемые АБР (в Кыргызской Республике) и Европейским союзом (в Таджикистане).

В. Сектор торговой политики

Программа ЦАРЭС одобрила модель развития открытой экономики для достижения экономического роста и снижения уровня бедности. Новый Стратегический план действий по торговой политике²⁰ (СПДТП) на 2013-2017

²⁰ http://www.carecprogram.org/uploads/events/2013/SOM-Oct-KAZ/002_107_212_Trade-Policy-Strategic-Action-Plan.pdf

годы, который был утвержден на 12-ой Министерской конференции, продолжает акцентировать внимание на задачах, определенных в первом СПДТП от 2008 года: (i) вступление во Всемирную торговую организацию (ВТО), (ii) большая открытость торговли до присоединения к ВТО, и (iii) наращивание потенциала по вопросам торговли. СПДТП также расширяет повестку дня по торговой политике в важнейших областях для интеграции стран ЦАРЭС в мировую торговую среду, в частности, путем (i), уменьшения препятствующего развитию торговли воздействия нетарифных барьеров, таких как технические регламенты и санитарные и фитосанитарные (СФС) меры, и (ii) расширения торговли услугами. В то время как они являются более сложными и трудными для решения, данные показывают, что в этих областях могут быть достигнуты существенные выгоды.

В соответствии с обновленной методологией ОЭФР была сформулирована структура результатов для сектора торговой политики, и были конкретизированы формулировки результатов (Таблица 6).

Для измерения прогресса в достижении действий СПДТП в области политики, индексы либерализации торговли и институционального качества должны были быть пересмотрены и измерены с использованием данных на конец 2013 года. Тем не менее, для решения вопросов, поднятых членами ЦАРЭС, а также чтобы дать им время приступить к реализации пунктов действий, предусмотренных в обновленном СПДТП, отчетность о ходе работ была перенесена на 22-ое заседание Координационного комитета по торговой политике (ККТП), которое состоится в июне 2015 года, отражая итоги на конец 2014 года. В отличие от количественных показателей, было решено, что действия просто будут учитываться по мере их выполнения, частичного выполнения или невыполнения по отношению к запланированной дате реализации.

Тем не менее, все пункты Стратегического плана работ по торговой политике в 2013 году выполнялись в соответствии с планом. В план работ, который будет пересмотрен, когда начнется внедрение нового СПДТП, не было внесено каких-либо изменений.

Интервенции в секторе торговой политики

Заседания Координационного комитета ЦАРЭС по торговой политике (ККТП) служили в качестве площадки для обучения вопросам торговли. Всемирный банк провел исследование региональной торговли в Центральной Азии, которое показало, что диверсификация вложения капитала в различные предприятия может привести к более диверсифицированным продуктам и рынкам, что в свою очередь может способствовать укреплению региональной торговли и интеграции; однако торговые ограничения остаются. Чтобы оказать поддержку торговой политике и регулированию в Центральной Азии, Программа развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) осуществила проект «Помощь для торговли», который нацелен на повышение налоговых поступлений и поступлений от экспорта, инвестиций для уменьшения неравенства и зависимости от внешней помощи, и усиление трансграничной торговли и регионального сотрудничества.

АБР одобрил техническую помощь, чтобы помочь Правительству Таджикистана в выполнении своих обязательств в связи с вступлением в ВТО, в частности, по рационализации и сокращению технических барьеров в торговле, через организационные улучшения и улучшение потенциала в Агентстве по стандартизации («Таджикстандарт»). Проект также дает возможность для ВТО осуществлять сотрудничество с Программой ЦАРЭС по наращиванию потенциала и предоставит возможность Таджикистану принять участие в конференции по торговле и инвестициям, и поможет ему в осуществлении мероприятий, связанных с вступлением и после вступления.

Официальные лица ЦАРЭС единогласно одобрили участие ВТО в трех областях технической помощи: (i) участие ВТО в деятельности по развитию потенциала, организованной ЦАРЭС для продвижения торговой политики и целей содействия торговле; (ii) участие стран ЦАРЭС в деятельности по развитию потенциала, организованной ВТО; и (iii) участие ВТО в качестве приглашенного наблюдателя в заседаниях высокопоставленных

Таблица 6 Структура результатов для сектора торговой политики

Орган	Интервенции	Результаты сектора	Итоги сектора
ККТП	<ul style="list-style-type: none"> Провести анализ пробелов по требованиям к членству в ВТО Составить график реализации обязательств перед ВТО 	<ul style="list-style-type: none"> Переговоры по вступлению в ВТО проведены Членство в ВТО достигнуто Выполнены обязательства перед ВТО 	Среда для торговли и ведения бизнеса улучшилась
	<ul style="list-style-type: none"> Решить вопрос несоответствий между налогами на отечественные товары и на импорт Разработать график дальнейшего сокращения тарифов 	<ul style="list-style-type: none"> НДС и акцизы равномерно налагаются на отечественные и импортные товары Средний тариф снижен до 10% или менее, при максимальном пределе в 20% 	
	<ul style="list-style-type: none"> Установить временные рамки для отмены или тарификации количественных ограничений 	<ul style="list-style-type: none"> Отклоняющиеся от установленных правил экспортные и импортные квоты отменены или тарифицированы 	
	<ul style="list-style-type: none"> Адаптировать СФС меры и технические регламенты, касающиеся промышленных товаров, к международным стандартам Содействовать взаимному признанию сертификатов, выданных аккредитованными органами по соответствию Подготовить всеобъемлющую стратегию СФС и план действий для перехода к системе, соответствующей требованиям ВТО Провести обзор новых нетарифных мер и оценить переход к международным стандартам 	<ul style="list-style-type: none"> Технические регламенты на промышленные товары и СФС меры приведены в соответствие с соглашениями ВТО, ТБТ и СФС 	
	<ul style="list-style-type: none"> Провести национальные исследования для оценки ключевых узких мест для торговли услугами Администрирование анкеты по индексу ограничения торговли по сфере услуг каждые 2 года Улучшить качество институтов, например, посредством борьбы с коррупцией, устранения сложных экспортных процедур, негибкости рынка труда Запланировать основные изменения в законодательстве по либерализации телекоммуникационного и других секторов, чтобы стимулировать экспорт 	<ul style="list-style-type: none"> Решены проблемы ключевых узких мест Индекс ограничения торговли по сфере услуг для всех стран ЦАРЭС оценен в баллах Основные изменения в законодательстве добровольно реализованы Развитие магистральных телекоммуникационных услуг и расширение экспорта услуг интегрированы в национальные планы; техническая помощь для достижения целей ЦАРЭС-2020 предоставлена 	Увеличилась трансграничная торговля услугами
	<ul style="list-style-type: none"> Реализовать основные регулятивные реформы для стимулирования инвестиций в основные услуги Мобилизовать техническую команду для проведения анализа по существу и ведения диалога и направления мер в области политики 	<ul style="list-style-type: none"> Улучшен доступ к рынку и национальный режим применяется к иностранным компаниям в области финансов, телекоммуникаций, и транспортных услуг Нормативные положения по услугам пересмотрены для обеспечения устойчивости 	Торговля основными услугами увеличилась
	<ul style="list-style-type: none"> Реализовать двусторонние соглашения о рабочей силе на добровольной основе Создать соглашения о взаимном признании для некоторых профессий 	<ul style="list-style-type: none"> Двусторонние соглашения о рабочей силе на добровольной основе используются для временного перемещения определенных видов рабочей силы внутри региона 	Временное перемещение рабочей силы внутри региона ЦАРЭС увеличилось
	<ul style="list-style-type: none"> Организовать обучающий семинар по вопросам вступления в ВТО и торговой политике для развития Провести семинар по обмену знаниями по вопросам членства в ВТО и реализации обязательств в регионе ЦАРЭС Организовать семинар по расширению торговли услугами Предоставить техническую помощь в области содействия торговле Предоставить техническую помощь для развития услуг 	<ul style="list-style-type: none"> Усилены потенциал и знания для решения вопросов, связанных с вступлением в ВТО и вопросов торговой политики Укреплен потенциал для модернизации мер СФС, приведения таможенных процедур в соответствие с Пересмотренной Киотской конвенцией, и для осуществления совместного контроля болезней животных в КНР и Монголии Получены знания для включения целей развития в области услуг в национальные планы 	

ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, КНР = Китайская Народная Республика, СФС = санитарные и фитосанитарные меры; ТБТ = Технические барьеры для торговли, ККТП = Координационный комитет по торговой политике, НДС = налог на добавленную стоимость, ВТО = Всемирная торговая организация.

Источник: Координационный комитет по торговой политике. 2013. Стратегический план действий по торговой политике на 2013–2017 гг. 23–24 октября; Секретариат ЦАРЭС. 2014. Обзор методологии ОЭФР ЦАРЭС. Обновленная информация. 26–27 июня.

официальных лиц (ЗВОЛ) и министерских конференциях ЦАРЭС. Через свой Институт по обучению и техническому сотрудничеству, ВТО будет сотрудничать с АБР и Международным валютным фондом (МВФ) в поставке продуктов знаний для развития потенциала в странах ЦАРЭС. ВТО впоследствии обсудила важность Центральной Азии для основанной на правилах многосторонней торговой системы, в том числе правовой и политической основы для переговоров о вступлении в ВТО, и состояние дел для четырех стран ЦАРЭС, находящихся на этапе проведения переговоров по вступлению.

С. Энергетический сектор

Энергетический сектор нацелен на преодоление последствий неравномерного распределения энергетических ресурсов и стимулирование большей ответственности стран ЦАРЭС за будущие инициативы в регионе. *Стратегия регионального сотрудничества в энергетическом секторе стран ЦАРЭС* (Энергетическая стратегия) предусматривает энергетическую безопасность, интегрированные энергетические рынки и рост, движимый торговлей электроэнергией для стран в регионе ЦАРЭС.²¹ Рамочный Энергетический

план действий на 2010-2013 годы (ЭПД) создал фундамент для скоординированного и здорового развития энергетического сектора региона.²² С принятием ЦАРЭС-2020 Энергетический план работ (ЭПД) на 2013-2015 использует Рамочный энергетический план действий, чтобы определить и разработать проекты, имеющие потенциал для региональной интеграции и торговли, и содействовать созданию национальных генерирующих объектов, которые будут в состоянии экспортировать энергию в страны за пределами региона.²³

Формулировки результатов по энергетическому сектору основаны на рационализированной методологии ОЭФР (Таблица 7). Соответствующие индикаторы были согласованы, в то время как подход к сбору данных все еще разрабатывается. В предыдущих ОЭФР данные отражали результаты только завершенных, но не продолжающихся энергетических проектов.

Мониторинг результатов в энергетическом секторе будет осуществляться с использованием объема межрегиональной торговли электроэнергией в гигаватт-часах (ГВтч). Показатели результатов будут стремиться охватить ту степень, в которой расширенная и реабилитированная физическая инфраструктура ЦАРЭС вносит вклад в обеспечение энергетической безопасности, энергоэффективности, и

Таблица 7. Структура результатов для энергетического сектора

Орган	Интервенции	Результаты сектора	Итоги сектора
ККЭС	Разработать программы для расширения региональной торговли электроэнергией и сотрудничества	<ul style="list-style-type: none"> Целевые уровни для национальных и трансграничных проектов по энергетике достигнуты к 2020 году 	<ul style="list-style-type: none"> Влияние неравномерности распределения энергетических ресурсов между странами ЦАРЭС преодолевается Существующие энергетические взаимосвязи оптимизированы
	Провести аналитическую работу по взаимосвязям между энергетическими и водными ресурсами		
	Завершить разработку дорожной карты финансирования и мобилизовать средства	<ul style="list-style-type: none"> Развит энергетический коридор Центральная Азия-Южная Азия 	
	Усилить институциональный потенциал стран-членов ЦАРЭС и обмениваться знаниями с ними		

ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, ККЭС = Координационный комитет по энергетическому сектору.

Источник: Секретариат ЦАРЭС. 2014. Обзор методологии ОЭФР ЦАРЭС: Обновленная информация. 26–27 июня.

²¹ Утвержден на седьмой Министерской конференции ЦАРЭС в 2008 году: <http://www.carecprogram.org/uploads/docs/CAREC-Regional-Cooperation-Strategy-in-Energy.pdf>

²² Утвержден на восьмой Министерской конференции ЦАРЭС в 2009 году: <http://www.carecprogram.org/uploads/events/2009/8th-MC/Energy-Action-Plan-Framework.pdf>

²³ <http://www.carecprogram.org/uploads/docs/CAREC-Energy-Sector-Coordinating-Committee-Work-Plan-2013-2015.pdf>

улучшает торговлю электроэнергией в регионе. Для первого результата будут использоваться по-прежнему индикаторы, использовавшиеся в предыдущих ОЭФР, такие как: (i) установленные или модернизированные линии электропередачи (км); (ii) увеличенные мощности для выработки энергии (МВт [МВт]), к которому были добавлены три индикатора в 2012 году, чтобы более полно отражать деятельность в энергетическом секторе; (iii) реабилитированные генерирующие мощности (МВт); (iv) установленные новые подстанции (мегавольт-ампер [МВА]); и (v) модернизированные подстанции (мегавольт-ампер (MVA)). 2013 год теперь будет служить в качестве базового года для мониторинга эффективности, с цифрами по пяти индикаторам, указанным в Таблице 8. Данные будут собираться в 2014 году, а проведение оценки станет возможным в 2015 году.

Эффективность по второму результату будет измеряться завершением хотя бы одного крупного регионального проекта по подсоединению к 2015 году. Индикаторы по каждой из четырех интервенций включают: (i) для первой, по крайней мере, две многолетние программы, завершающиеся к 2015 году; (ii) для второй, по крайней мере, два исследования, опубликованных к 2015 году; (iii) для третьей, дорожная карта, одобренная ККЭС к 2015 году; перечни среднесрочных и долгосрочных проектов, одобренные странами ЦАРЭС с предлагаемыми условиями финансирования к 2015 году; и новые инвестиции на еще неустановленную общую сумму, мобилизованную к 2020 году; и (iv) для четвертой, по крайней мере, две обучающих сессии или сессии во время полевого визита, проводимых ежегодно, каждая с более чем 30 участниками; и исследования по

развитию институционального потенциала, опубликованные ККЭС к 2020 году.

Интервенции в энергетическом секторе

Интервенции, указанные в структуре результатов, в целом соответствуют следующим элементам в ЭПД, дающим основания для действий, для реализации оперативных приоритетов: (i) развитие энергетического коридора Центральная Азия – Южная Азия, (ii) решение вопросов регионального диспетчерского контроля и торговли электроэнергией в регионе, (iii) управление водно-энергетическими связями, (iv) мобилизация средств для строительства энергетических объектов, (v) реализация приоритетных проектов в энергетическом секторе, и (vi) наращивание потенциала и управление знаниями.

Созданы программы по усилению торговли и сотрудничества в области энергетики в регионе. По первому элементу начата подготовка двух взаимодополняющих проектов: «Проект передачи и торговли электроэнергией Центральная Азия - Южная Азия» (CASA-1000), и «Проект Туркменистан, Узбекистан, Таджикистан, Афганистан и Пакистан» (ТУТАП), были охвачены в рамках первого элемента. По Проекту CASA-1000 были сформулированы коммерческий рамочный контракт и типовые соглашения на покупку электроэнергии и по координации, а также была доработана коммерческая структура. По ТУТАП, Генеральный план энергетического сектора Афганистана открыл инвестиции в строительство линии электропередач мощностью 500 киловольт (кВ) для подсоединения Туркменистана и Афганистана, при этом начато строительство

Таблица 8. Индикаторы результатов по энергетическому сектору

Индикатор	Базовый 2013 год
Установленные или модернизированные линии электропередачи (км)	612
Увеличенные мощности для выработки энергии (МВт)	300
Реабилитированные генерирующие мощности (МВт)	0
Установленные новые подстанции (мегавольт-ампер [МВА]);	250
Модернизированные подстанции мегавольт-ампер [МВА]).	400

MVA = мегавольт-ампер, МВт = мегаватт.

Источник: Координационный комитет по энергетическому сектору. 2014. Отчет о проделанной работе и плане работ в энергетическом секторе. 26–27 июня 2014 г.

на линии Туркменистана, а тендерные предложения на строительство по компоненту в Афганистане проходят оценку. В Афганистане был утвержден и реализуется проект линии электропередачи Север-Юг мощностью 500 кВ.

С целью устранения препятствий на пути торговли электроэнергией Агентство США по международному развитию (USAID) – в рамках своей Программы «Региональная энергетическая безопасность, энергоэффективность и торговля» (RESET) – провело семинары по энергетическим информационным системам, безопасности и интеграции для поддержки рынка электрической энергии, автоматического учета показаний счетчиков, диспетчерского управления и сбора данных систем; и предложило полный курс обучения университетского уровня по проектированию и работе энергетических рынков. В рамках Программы Всемирного банка «Усиление региональной торговли электроэнергией в Центральноазиатском регионе и сотрудничества» предпринят анализ данных и проведены консультации с национальными министерствами энергетики, диспетчерскими центрами, операторами сетей и энергетическими компаниями для того, чтобы определить мероприятия для следующего этапа реализации.

Продолжается аналитическая работа по взаимосвязи между энергетическими и водными ресурсами. С целью управления водно-энергетическими связями, Всемирный банк усиливает платформу знаний и системы для поддержки принятия решений, в том числе развития гидроэнергетики. Инициированные мероприятия включают уязвимость энергетического сектора к изменению климата, демонстрационные модели экономического распределения бассейнов и Структуру динамичной информации по Аралу (AralDIF)²⁴, и Центральноазиатский портал и сеть знаний о водных и энергетических ресурсах.

Работа по дорожной карте финансирования и мобилизации средств продвигается через четвертый и пятый элементы. АБР предоставляет техническую

помощь для Дорожной карты финансирования электроэнергетического сектора ЦАРЭС, чтобы оценить способность и готовность стран ЦАРЭС финансировать развитие энергетической инфраструктуры за счет собственных ресурсов, и рассмотреть другие источники финансирования для национальных и трансграничных проектов. Каждая страна-член составила перечень среднесрочных приоритетных проектов на основе национальных инвестиционных планов. Эти проекты удовлетворяют следующим критериям: (i) месторасположение в странах ЦАРЭС, энергосети которых взаимосвязаны с другими странами ЦАРЭС, (ii) финансирование должно быть утверждено в 2013-2015 годах, и (iii), включают реабилитацию или установку новых генерирующих мощностей (50 МВт или выше) или объекты для передачи тока высокого напряжения (220 кВ и выше). ККЭС будет регулярно обновлять список на основе материалов, представленных странами, чтобы помочь проведению оценки эффективности деятельности энергетического сектора.

Укрепляется институциональный потенциал и между странами ЦАРЭС происходит обмен знаниями по шестому операционному элементу. Одобрена рамочная программа по наращиванию потенциала и знаниям на 2013-2015 годы под эгидой Института ЦАРЭС, в рамках которой каждый год будет организовываться содержательное мероприятие. В нее включены такие предложенные темы, как уровень и нормативно-правовые последствия региональной торговли электроэнергией. ККЭС будет укреплять свои связи с другими организациями, такими, как Энергетическая хартия, Международное энергетическое агентство и Международная ассоциация гидроэнергетики. Энергетическая хартия, которая была создана для содействия энергетическому сотрудничеству между евразийскими государствами, была представлена на заседании ККЭС в июне 2013 года, где ее представители также поделились своим опытом в реформировании энергетического сектора в контексте ВТО. При поддержке Института ЦАРЭС, в сентябре 2013

²⁴ AralDIF – это демонстрационная модель потоков воды первого поколения, которая определяет независимые, общественно доступные платформы данных и моделей для анализа водно-энергетических вопросов. Она создана Университетом Вашингтона и позволяет визуализировать и моделировать водно-энергетические связи

Вставка 2. Содействие торговле электроэнергией

Региональный Проект по подсоединению линий электропередач показывает, как результаты интервенций, предпринятых в энергетическом секторе, могут внести вклад в положительные итоги в странах ЦАРЭС. Цели этого проекта заключались в (i) увеличении экспорта электроэнергии и доходов генерирующих мощностей Таджикистана, (ii) восстановлении энергоснабжения и снижения стоимости электроэнергии в Афганистане, (iii) укреплении потенциала в работе Агентства по энергетике Афганистана, и (iv) усилении коммерческой эксплуатации «Барки Тоджик», компании, ответственной за генерирование, передачу и распределение электроэнергии.

В Афганистане в рамках проекта была построена и введена в эксплуатацию 220-киловольтная линия электропередач от границы с Таджикистаном до подстанции Пул-и-Хумри; и на 95% осуществлена модернизация подстанций за счет установки основного оборудования. В Таджикистане была построена линия электропередач протяженностью 116,5 км от Сангтудинской ГЭС до пересечения реки Пяндж для экспорта электроэнергии и по ней пущена энергия; строительство Сангтудинской подстанции с двумя новыми линейными блоками было завершено, и линия передач была подключена к двум существующим блокам после установки новых трансформаторов; в целом это дает потенциал передачи мощностью 600 мегаватт (МВт). Кроме того, были углублены каналы на Центральной и Перепадной гидроэлектростанциях, и были реабилитированы агрегат 4 на Головной ГЭС и системы возбуждения на Байпазской ГЭС. Установка счетчиков была закончена с заменой механических счетчиков на цифровые счетчики и осуществлена установка трансформаторов тока и напряжения.

Целевые итоги были достигнуты. Поставка электроэнергии в Афганистане была восстановлена: потребление на душу населения выросло с 21 киловатт-час (кВтч) в год в 2006 году до 106 кВтч в год в 2011 году, что выше запланированных 35 кВтч в год. Розничные продажи электроэнергии выросли на 70% с 2009 по 2011 годы. Прекратилась эксплуатация подключенных к сети дизельных генераторов, в результате чего существенно снизились затраты на электроэнергию. Расходы на электроэнергию сократились на \$20 млн. в 2013 году. Были улучшены доступ к рынкам и возможность экспорта из Таджикистана: объемы поставок электроэнергии увеличились с 15 897 кВтч в 2009 году до 18 085 кВтч в 2010 году; экспортный потенциал достиг 200 МВт, и 791 ГВтч электроэнергии на сумму \$28,8 млн. было экспортировано в Афганистан в 2013 году, превысив запланированную цель 650 ГВтч и это позволило получить иностранную валюту.

Подписание соглашения о закупке электроэнергии между двумя странами показало, что региональное сотрудничество в области торговли электроэнергией является работоспособным. После начала торговли электроэнергией в 2011 году, Таджикистан заработал иностранную валюту, экспортировав свой избыток, а Афганистан диверсифицировал источники электроснабжения и заменил дорогую тепловую выработку, повысив тем самым энергетическую безопасность. По состоянию на 2013 год, поставки электроэнергии в Кабул теперь осуществляются почти весь день по сравнению с только 4 часами в день в 2002 году, и у 760 000 домохозяйств есть электричество, 225 000 из которых вновь подключенные; также есть 15 000 новых бытовых потребителей, что предполагает увеличение числа коммерческих и/или промышленных потребителей.

ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество

Источник: АБР. 2014. Отчет о завершении проекта: Региональный проект по подсоединению линий электропередач (Афганистан и Таджикистан). Манила.

года ККЭС посетил новую электростанцию, работающую на солнечной энергии, в Капчагае, в районе Алматы (Казахстан), где страны представили свои соответствующие инициативы по возобновляемым источникам энергии. Экономическая комиссия Организации Объединенных Наций для

Европы, Экономическая и социальная комиссия Организация Объединенных Наций для региона Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН) и ПРООН также представили свои энергетические инициативы и приветствуют дальнейшее сотрудничество.

D. Операционная и организационная эффективность

Анализ Уровня 2 также изучает финансовые и основанные на знаниях вклады в операции и организацию Программы ЦАРЭС в целом. Эти индикаторы показывают, как общая программа (i) усиливается и консолидирует свой портфель активных операций и завершает проекты; (ii) обеспечивает новое финансирование; и (iii) реагирует на потребности стран в наращивании потенциала и производстве знаний и обмене ими.

Пять из восьми показателей из предыдущих ОЭФР сохраняются и могут быть дополнительно уточнены. Три показателя, которые исключены, включают: по Росту операций - «число завершённых инвестиционных проектов» (в связи с их ограниченным применением), по Мобилизации финансов - «разрыв в финансировании технической помощи ЦАРЭС» (в связи с трудностью соответствующего количественного определения) и по Управлению знаниями - «производство и распространение знаний» (его необходимо заменить). Все еще предстоит разработать показатели для других интервенций, основанных на знаниях.

1. Рост операций

Индикаторы роста операций отслеживают темпы увеличения числа и объема утвержденных кредитов и грантов, начиная с базового 2006 года до рассматриваемого периода. Эти данные показывают степень,

в которой ЦАРЭС в состоянии привлекать финансирование для текущих и будущих проектов в приоритетных секторах, главным образом в области транспорта и энергетики. Торговая политика не влечет за собой инвестиции в физическую инфраструктуру. И кроме инвестиций на сегодняшний день в автоматизацию таможенных служб, национальные единые окна и реабилитацию объектов на пунктах пропуска на границе, инвестиционные возможности в содействии торговле ограничены, что осложняется тем, что они часто охватывают более одной страны, и не привлекают значительные объемы капитала. В 2013 году показатели были положительными.

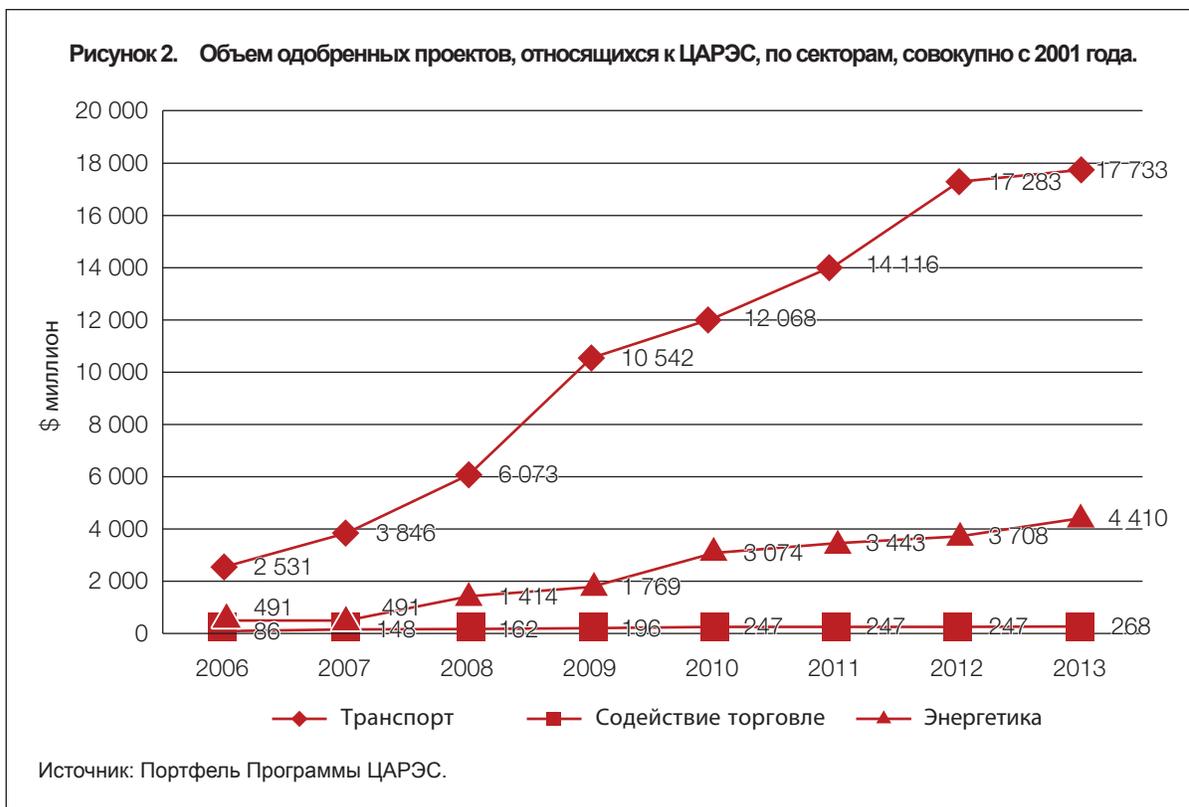
В конце 2013 года инвестиции в связанные с ЦАРЭС проекты достигли в общей сложности суммы в \$22,4 млрд., увеличившись на 621% по сравнению с исходными данными на 2006 год, и на 5,5% по сравнению с суммой предыдущего года (Таблица 9). Аналогичным образом, общее число проектов достигло 146 в 2013 году, рост составил 256% от базового показателя 2006 года и 7% по сравнению с суммой 2012 года. Расширение объема в 2013 году было более размеренным, чем в предыдущие годы, когда ежегодный приток колебался между \$1,3 млрд. и \$4,8 млрд. Было утверждено примерно такое же число новых проектов, как и в 2012 году, но средний масштаб проектов в 2013 году был более скромным.

Умеренный рост совокупных инвестиций между 2012 годом и 2013 годом по отношению к предыдущему 2-летнему периоду является результатом разных показателей приоритетных секторов. В транспортном секторе совокупные

Таблица 9. Рост операций

Индикатор	Индикативный целевой показатель	Базовое значение 2006 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	Прогресс
Совокупный объем утвержденных инвестиционных проектов, с 2001 года (млн. \$)	↑	3 107	15 388	17 806	21 237	22 410	
Совокупное число одобренных инвестиционных проектов, с 2001 года	↑	41	108	125	136	146	

Источник: Портфель Программы ЦАРЭС.



инвестиции составили \$17,7 млрд., что в шесть раз превышает базовый показатель 2006 года (Рисунок 2). Рост был устойчивым, составив 14% в 2010 году, 17% в 2011 году, и 22% в 2012 году, но резко упал до 3% в 2013 году. Инвестиции в мероприятия по содействию торговле выросли до \$268 млн. в 2013 году, или на 213% по сравнению с базовым 2006 годом. Совокупные инвестиции в энергетику увеличились на 19% и составили \$4,4 млрд., или в девять раз превысили базовую линию, повернув вспять замедление на 12% в 2011 году и на 8% в 2012 году, хотя они до сих пор не повторили пиковый рост на 74% в 2010 году.

Наибольший рост утверждения новых проектов был отмечен в энергетическом секторе, в котором было принято шесть новых проектов, что в общей сложности составило 35 проектов с 2001 года (Рисунок 3), из которых 14 были завершены и 21 осуществляются в настоящее время. В транспортном секторе было 3 новых проекта, в результате чего их совокупное число составило 98, из них 36 были завершены и 62 продолжают в настоящее время. Был утвержден один новый проект

по содействию торговле, в результате чего общее число проектов в этой приоритетной области достигло 13, из которых 9 были завершены и 4 продолжаются.

Со-финансирование совокупного портфеля проектов, связанных с ЦАРЭС, продолжалось в 2013 году. Правительственное совокупное финансирование достигло \$4,361 млрд. (или 19,5% от портфеля на \$22,4 млрд.), что представляет небольшой спад по сравнению с долей 2012 года. Тем не менее, в абсолютном выражении вклад 2013 года представлял существенное падение от уровней 2007-2012 гг., и составил только половину от со-финансирования, полученного от финансирующих сторон, не относящихся к ЦАРЭС. Партнеры по развитию, помимо шести многосторонних институтов ЦАРЭС, выделили \$1,09 млрд. или 4,8%; эта доля снизилась незначительно с 2012 года, но не вышла за пределы 7% от совокупного портфеля ЦАРЭС 2001 года. По приоритетным секторам их доля оставалась стабильной на протяжении последних 4 лет, и колебалась от 3% для транспорта до 12% для энергетики.

Рисунок 3. Одобренные проекты, связанные с ЦАРЭС, совокупно с 2001 года.



Источник: Портфель Программы ЦАРЭС.

Обязательства, взятые пятью странами ЦАРЭС, четырьмя многосторонними институтами-партнерами и несколькими другими со-финансирующими сторонами по выделению инвестиций в транспорт и энергетику в рамках 10 инвестиций мультитраншевого механизма финансирования (ММФ), достигли почти \$13,8 млрд. Доля многосторонних институтов-партнеров ЦАРЭС составляет \$6,3 млрд., другие со-финансирующие стороны вносят \$5,2 млрд., и правительства стран-членов ЦАРЭС предоставят \$2,3 млрд. от общей суммы обязательств. Другие со-финансирующие стороны включают Инфраструктурный трастовый фонд Афганистана²⁵, Датскую помощь международному развитию, Министерство международного развития Великобритании, Японское агентство международного сотрудничества и Агентство США по международному развитию. На конец 2013 года около \$5,5 млрд. или 40% от общего объема обязательств было выделено через 27 утвержденных траншей.

По состоянию на 2013 год, были завершены 52 связанных с ЦАРЭС инвестиционных проекта общей стоимостью \$3,2 млрд., что составляет 36% от 146 утвержденных проектов. Большинство из них были в секторе транспорта, при этом 29 проектов на общую сумму \$2,3 млрд., затем 13 проектов в секторе энергетики на сумму \$811 млн. и 10 проектов в области содействия торговле на общую сумму \$132 млн. Десять проектов, эквивалентные совокупной сумме \$445 млн., были подписаны в 2013 году.

Приоритетные сектора продолжали составлять свои перечни готовящихся проектов и будут регулярно их обновлять. Партнеры по развитию подчеркнули важность регионального охвата проектов, а также совместной разработки трансграничных проектов странами, которые имеют общие пункты пересечения границы.

Среди вновь утвержденных инвестиций – проект усовершенствования Коридора ЦАРЭС 3 (автодорога Бишкек-Ош) в Кыргызской Республике, который реабилитирует 120 км важных участков дороги и установит

²⁵ Инфраструктурный трастовый фонд Афганистана предоставляет возможность для двухсторонних, многосторонних и индивидуальных вкладчиков вступать в партнерство с АБР в финансировании инфраструктурных инвестиций, которые способствуют продвижению безопасности, стимулируют развитие и улучшают жизнь афганского народа. Созданный в 2010 году, фонд получает поддержку от Японии, Великобритании и Соединенных Штатов Америки.

оборудование системы безопасности. Это улучшит региональную связанность и повысит эффективность и безопасность перевозок для населения в этом районе. Для содействия торговле в рамках Регионального проекта по усовершенствованию приграничных служб оказывается поддержка модернизации пункта пересечения границы Карамык в Кыргызской Республике и ППГ Гулистон в Таджикистане, и завершается создание объектов национального единого окна, что, как ожидается, позволит повысить эффективность перевозок по коридорам, минимизировать негативное влияние географической изоляции, диверсифицировать экономическую деятельность и создать экономические возможности. В секторе энергетики в рамках проекта реабилитации гидроэлектростанции Головная мощностью 240 МВт в Таджикистане будет реабилитировано энергетическое оборудование для повышения его эффективности и доведения мощности до 252 МВт. Повышение эффективности средней выработки до 89% позволит увеличить поставки возобновляемой энергии в национальную и региональную системы с 743 ГВт в 2012 году до 1 130 ГВт в 2026 году.

2. Мобилизация финансов

Мобилизация финансов отслеживается «среднегодовым объемом новых одобренных инвестиционных проектов», который показывает ежегодные инвестиционные тренды, в отличие от (i) совокупных объемов, отслеживаемых для роста операций, и (ii) инвестиционных тенденций для отдельных секторов. Ежегодные данные позволяют

партнерам ЦАРЭС изучить источники финансирования для проектной деятельности и разработать стратегические варианты и приоритеты финансирования. Данный показатель рассчитывается с помощью скользящего среднего 3-летнего показателя.

Индикатор сократился дополнительно на 20% от среднего показателя за 2012 год (Таблица 10) в связи с умеренными объемами дополнительных притоков финансирования в течение года. Необычно ограниченная инвестиционная деятельность в транспортном секторе снизила его 3-летний средний показатель на 16%, в то время как энергетические проекты сократились на 31%, тем не менее, сектор привлек на 164% больше средств в 2013 году. (Содействие торговле, по определению, не является существенным мобилизатором финансов, как упоминалось ранее.) Общее сокращение в 3-летнем среднем показателе началось после 2010 года и пока еще не восстановилось. Помимо возможно циклического характера инвестиций, портфели, как правило, переходят на более сложные многокомпонентные проекты, в то время как источники финансирования диверсифицируются, а приоритеты стран могут меняться.

Источники финансирования для новых проектов представлены графически на Рисунках 4, 5 и 6, включая доли трех многосторонних партнеров по развитию. АБР предоставил \$390 млн. на улучшение дорог, \$18 млн. на региональные пограничные службы и \$284 млн. на развитие энергетики, передачу электроэнергии и реабилитацию гидроэлектростанций (График 4). Всемирный

Таблица 10. Мобилизация финансов

Индикатор	Индикативный целевой показатель	2006 г. Базовое значение	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	Прогресс
Годовой объем новых одобренных инвестиционных проектов (сред. 3-летн. скользящее значение, млн. \$)	↑	594	3 635	3 386	2 910	2 341	⊖

Примечание: Цифры, представленные в предыдущих обзорах эффективности развития, были скорректированы с учетом обновленной информации по проектам. Цифра за 2006 год отражает данные за 2004-2006 годы; 2010 год – за 2008-2010 годы, 2011 год – за 2009-2011 годы, 2012 год – за 2010-2012 годы, и 2013 год – за 2011-2013 годы.

Источник: Портфель Программы ЦАРЭС.

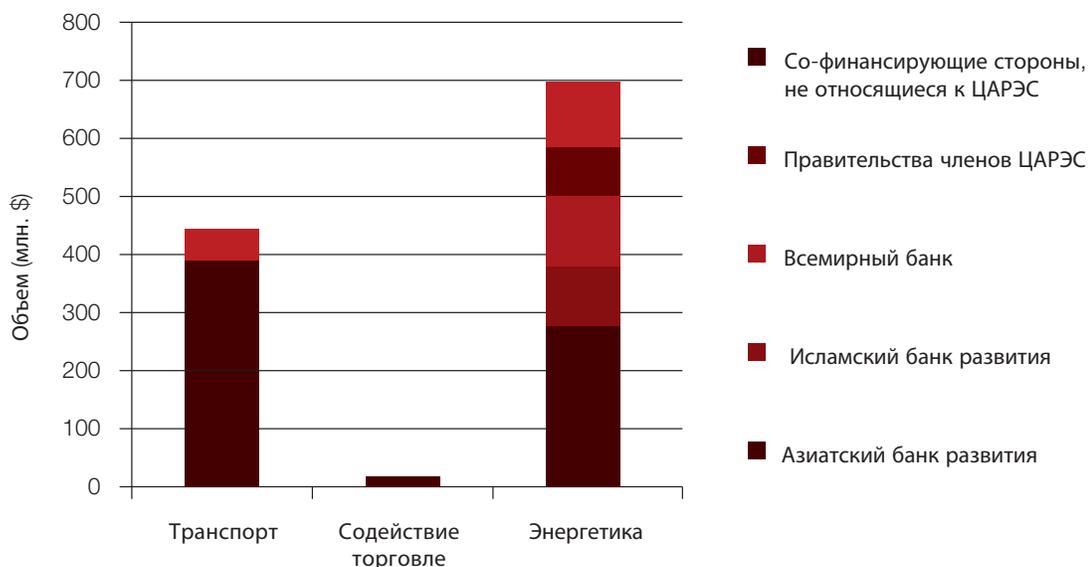
банк финансировал проекты по повышению энергоэффективности на сумму \$122 млн., в то время как Исламский банк развития предоставил \$100 млн. для модернизации гидроэлектростанций. Тростовый фонд инфраструктуры Афганистана помог профинансировать Проект Север-Юг по увеличению передачи электроэнергии (ранее – по распределению электроэнергии) в Афганистане на сумму \$117 млн. В рамках этого проекта 500-кВ линия электропередачи от Даште Алвана до Кабула позволит связать источники импортируемой энергии от своих северных соседей со своими восточным и южным центрами нагрузки. Это, как ожидается, добавит 1000–1300 мегаватт к существующей мощности 300 МВт, и станет крайне важным для предполагаемой региональной торговли электроэнергией и для будущей роли Афганистана в качестве коридора энергетических ресурсов между странами Центральной и Южной Азии.

Четыре правительства стран-членов ЦАРЭС инвестировали \$82 млн. (из которых 95% получено от Узбекистана) в четыре проекта, утвержденных в 2013 году (Рисунок 6). Эти партнерские средства пошли в основном на энергетическую инфраструктуру, финансируя 11% стоимости проекта для механизма энергоэффективности и модернизации гидроэлектростанций, и 14% на улучшение приграничных служб. Однако сумма 2013 года составила лишь малую долю (1/6) от финансирования 2012 года.

Техническая помощь (ТП) в поддержку операций ЦАРЭС осуществлялась в умеренных масштабах. В 2013 году было одобрено 15 новых проектов ТП на общую сумму \$15,8 млн., что составляет примерно одну треть от уровня 2012 года, и является скромным показателем по сравнению с годовыми показателями за период с 2001 по 2013 годы, в частности, по отношению к пику,



Рисунок 5. Кредиты и гранты ЦАРЭС, утвержденные в 2013 году, по секторам и источникам финансирования



ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество.

Источник: Портфель Программы ЦАРЭС.

Рисунок 6. Объем со-финансирования от правительств ЦАРЭС, утвержденный в 2013 году



ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество.

Источник: Портфель Программы ЦАРЭС.

достигнутому в 2011 году в размере \$120 млн. по 20 проектам ТП. Шесть из этих новых проектов фокусировались на содействии торговле, на сумму эквивалентную \$7,9 млн., или половине от общего объема; три – в секторах транспорта и энергетики, один – в области торговой политики, и два – в многосекторной деятельности или деятельности второго уровня. Последние включали помощь Институту ЦАРЭС и помощь по профилактике и борьбе с инфекционными заболеваниями.

3. Управление знаниями

Наращивание знаний и потенциала являются одной из главных целей Программы ЦАРЭС. Исследовательская и аналитическая работа, проводимая в рамках программы, направлена на то, чтобы помочь разрабатывать концепции и осуществлять реализацию региональных инициатив. Уханьский План действий, который направляет Программу ЦАРЭС в процессе ее следующей фазы операций, приоритизировал План работы Института ЦАРЭС на период 2013-2017 гг. Это подчеркивает важную роль Института в оказании поддержки в форме знаний в приоритетных областях.

Оцениваются две области управления знаниями: (i) качество отчетов о завершении ТП, связанной с ЦАРЭС, распространенных в отчетном году, используя индикатор «Рейтинги, связанные с завершенными проектами технической помощи, связанными с ЦАРЭС (% успешных)», и (ii) обучающие программы и наращивание потенциала, используя индикатор «Участники учебных программ, поддерживаемых

ЦАРЭС (количество человеко-дней)». Информация, относящаяся к производству и распространению продуктов исследований и других продуктов знаний, поддерживаемых ЦАРЭС – третьей области, которая оценивалась в предыдущих ОЭФР – является, скорее качественной, а не количественной.

а. Проекты технической помощи, связанные с ЦАРЭС

Первый индикатор сочетает проекты ТП, которые были оценены как «успешные» или лучше, с той ТП, которая привела к инвестиционным проектам, так как большое количество таких мероприятий, как правило, не имеют отчетов о завершении. В 2013 году все 15 проектов ТП были оценены как «успешные», по сравнению с 9 из 10 проектов ТП в 2012 году (Таблица 11). Отмечается последовательность в улучшении по сравнению с базовой линией, а также с предыдущим годом.

Из 221 проекта ТП, одобренных в период с 2001 года по 2013 год, 59 проектов ТП общей стоимостью \$44,3 млн. непосредственно способствовали предоставлению кредитов или грантов на общую сумму \$6,9 млрд. АБР профинансировал 86% средств в техническую помощь, в то время как правительства предоставили 13% партнерского финансирования. Инвестиции были направлены в основном в сектора транспорта (\$5,6 млрд.) и энергетики (\$1,3 млрд.). Большинство инвестиционных средств поступили от АБР (65%), правительств (21%) и со-финансирующих сторон, не относящихся к ЦАРЭС (11%).

Таблица 11. Управление знаниями – Проекты технической помощи

Индикатор	Индикативный целевой показатель	Базовое значение					Прогресс
		2006 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	
Рейтинги завершенных проектов технической помощи ЦАРЭС (% успешных)	↑	86	83	100	90	100	

ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество.

Источник: Портфель Программы ЦАРЭС.

Многосторонние партнеры по развитию и правительства-партнеры ЦАРЭС совместно выделили \$334,5 млн. для технической поддержки и передачи знаний приоритетным и многопрофильным секторам или секторам второго уровня в период с 2001 года по 2013 год. Средства предоставлялись через 221 проект ТП, из которых 159 были завершены (Рисунок 7). Большая часть этой поддержки была направлена на проекты ТП в транспортном секторе, при этом сумма в \$138 млн. была распределена на 72 проекта; сумма, эквивалентная \$50 млн., была предоставлена 51 проекту ТП в секторе энергетики, \$87 млн. – для 52 проектов ТП в области содействия торговле; \$56 млн. – для 40 проектов в многосекторной сфере или областях второго уровня и \$2,5 млн. для 6 проектов ТП в области торговой политики.

В 2013 году были завершены 17 проектов ТП на общую сумму \$25 млн.: 5 проектов были в секторе энергетики, и по 4 в области содействия торговле, в секторе транспорта и в многосекторных сферах. Их сумма составила \$9,9 млн. для многосекторных сфер, по \$6,5 млн. для сектора энергетики и для содействия торговле, в то время как на сектор транспорта было потрачено \$2 млн. Инвестиции были предоставлены в результате семи из всех завершенных проектов, из них по три проекта было в секторах транспорта и энергетики, и один проект был в области содействия торговле.

б. Производство и распространение знаний

Руководствуясь Уханьским Планом действий и Стратегической структурой знаний на период 2013-2017 гг. в качестве документов,



направляющих деятельность ЦАРЭС, страны ЦАРЭС приняли План работ для Института ЦАРЭС на 2013-2017 годы. Учитывая конкретные вклады стран и работу секторных координационных комитетов, план работ структурирован вокруг трех основных рамочных компонентов: (i) генерирование знаний, (ii) услуги по распространению знаний, и (iii) управление знаниями. Мероприятия определялись на основании того, насколько они охватывают три компонента, вносят свой вклад в достижение целевых показателей ЦАРЭС-2020, а также содействуют партнерству и сотрудничеству с многосторонними партнерами по развитию и институтами ЦАРЭС. Таким образом, мероприятия включали приоритетные исследования, обучающие семинары и информационные продукты, которые должны быть созданы в 2013-2014 гг., такие как 12 учебных курсов (три по каждому сектору) на 2013 год и еще 12 – на 2014 год, 2 исследования в рамках компонента генерирования знаний и 2 мероприятия по управлению знаниями. Тем не менее, реализация полной программы будет зависеть от поддержки многосторонних партнеров по развитию, а также совместного распределения расходов между странами и институтами ЦАРЭС. В плане работ также определены индикативные области на период 2015-2017 гг., которые будут развиваться параллельно сотрудничеству ЦАРЭС в различных секторах и по мере возникновения других вопросов в ходе проведения мероприятий в области генерирования знаний и предоставления услуг в области знаний.

На 11-ой Министерской конференции в 2012 году делегаты также достигли договоренности о создании физической базы для Института ЦАРЭС в регионе к 2014 году. Это будет обеспечивать продолжение работы по стратегиям, секторам и проектам, связанным с Программой ЦАРЭС, а также развитие потенциала органов ЦАРЭС. В 2013 году подготовка началась с обсуждения множества принципов, организационной структуры, и оценочных затрат и потребностей в финансировании.

По компоненту услуг по предоставлению знаний, секторальные координационные комитеты проводили встречи, чтобы

обсудить условия осуществления деятельности в планах работ в соответствующих секторах. Деятельность по наращиванию потенциала описана в разделе, посвященном этому, ниже.

По компоненту генерирования знаний, АБР инициировал пилотное исследование по развитию экономических коридоров (РЭК) - одного из приоритетных направлений по цели повышения конкурентоспособности в рамках ЦАРЭС-2020. Исследование было сфокусировано на Коридоре 1b, основном транзитном маршруте в Западную Европу, который проходит через КНР, Казахстан и Кыргызскую Республику. Фокусируя внимание на Казахстане и Кыргызской Республике, исследование анализирует торговые потоки и оценивает возможности для сокращения расходов на перемещение товаров по коридору. ЦАРЭС активно реализует развитие экономических коридоров для обеспечения связи внутри определенных стран, а также для обеспечения плавного транзита через них. Полученные в результате «твердая» и «мягкая» инфраструктура и связанность должны в свою очередь способствовать созданию рабочих мест и экономической деятельности, которая будет содействовать экономическому развитию. В 2014 году исследование РЭК должно будет определить возможные проекты ЦАРЭС для Коридора 1b и дать предложения по расширению анализа РЭК на другие коридоры. Также на эту тему будут организованы мероприятия по обмену знаниями и семинары по распространению знаний.

Содержательная секторная работа, проведенная с целью согласования их соответствующих стратегий с ЦАРЭС-2020, и включение уроков, извлеченных из предыдущих лет деятельности Программы ЦАРЭС, были еще одной деятельностью по генерированию знаний. Разработке СТСТ-2020 предшествовал промежуточный обзор предыдущей стратегии, и в ней определены проекты и обозначены направления действия. Был разработан План работ транспортного сектора на 2014–2016 гг. с целью определения приоритетов и источников финансирования, в то время как План действий по содействию торговле будет фокусировать

внимание на одновременной реализации с либерализацией торговли и инвестиций, которые являются дополнительными пакетами мероприятий СТСТ-2020. СПДТП на 2013–2017 годы оценил прогресс, достигнутый в рамках первого плана, и определил цели и действия в области политики на последующие 5 лет. Обзор Стратегического плана действий по торговой политике будет проведен после того, как будет реализован СПДТП. Чтобы улучшить сотрудничество в области энергетики, ЭПР на 2013–2015 гг. основан на Рамочном энергетическом плане действий с целью развития энергетического сектора региона и достижения его целей.

i. Публикации и просветительские мероприятия

Программа ЦАРЭС была представлена более широкой аудитории во время сессии *«Региональное сотрудничество и торговля в Центральной Азии: Интеграция в глобальную экономику»* на Балийском симпозиуме по торговле и развитию, который проводился одновременно с девятой Министерской конференцией ВТО в декабре 2013 года. Докладчики рассказали о роли ЦАРЭС в содействии развитию торговли и транспорта в Центральной Азии, а также о важности членства в ВТО в продвижении торговли (как усилия, предпринимаемые в настоящее время странами-членами ЦАРЭС по присоединению к ВТО). В группу докладчиков входили министры правительств ЦАРЭС и представители АБР, ВТО и Международного торгового центра.

Национальные консультационные семинары в Кыргызской Республике и Таджикистане повысили осведомленность и усилили «чувство собственности» в отношении Программы ЦАРЭС. Эти семинары послужили в качестве места, где высокопоставленные правительственные официальные лица, представители многосторонних и двусторонних институтов развития, частного сектора, научно-исследовательских институтов и средств массовой информации могли узнать о событиях в приоритетных секторах и обменяться мнениями по текущим и новым вопросам. Кроме того, в Кыргызской

Республике были обсуждены тарифная политика в энергетике и соблюдение СФС стандартов, и была представлена программа Института ЦАРЭС по исследованиям и обучению. В Таджикистане была проведена встреча с Министерством экономического развития и торговли по предлагаемой технической помощи АБР для усиления торгового и инвестиционного режима в Таджикистане.

Исследование «Модернизация санитарных и фитосанитарных мер для содействия торговле сельскохозяйственной и пищевой продукцией» было опубликовано в мае 2013 года. На основе изучения санитарных и фитосанитарных мер КНР, Казахстана, Кыргызской Республики, Монголии и Узбекистана в исследовании рекомендуется ряд согласованных мер по сокращению задержек при оформлении скоропортящихся товаров в пути, по обеспечению безопасности продуктов питания и предотвращению распространения вредителей и болезней. Как часть СТСТ, исследование поощряет страны к принятию международных СФС стандартов, эффективному применению процедур, и осуществлению инвестиций в инфраструктуру, связанную с СФС мерами, тем самым содействуя торговле.

Комитет по таможенному сотрудничеству ЦАРЭС издал Годовой отчет по ИМЭК ЦАРЭС за 2012 год, в котором определены необходимые политические реформы для улучшения транспортных связей и содействия торговле, и предоставлены ценные статистические данные о грузовых потоках и расходах по шести транспортным коридорам ЦАРЭС. Также три квартальных отчета, охватывающих первые 9 месяцев года были распространены во время проведения ЗВОЛ ЦАРЭС и Азиатско-тихоокеанского форума по содействию торговле. Отчеты ИМЭК также размещены на вебсайтах Программы ЦАРЭС и ФАПЭ ЦАРЭС. В Алматы в марте был проведен международный семинар с целью презентации данных ИМЭК ЦАРЭС широкому кругу заинтересованных сторон и для изучения того, как наилучшим образом использовать данные ИМЭК для направления работы по повышению эффективности коридоров ЦАРЭС.

Были выпущены другие публикации, такие как «От отсутствия выхода к морю к связанности: Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество», в которой описывается история и достижения программы, а также «Обзор эффективности развития ЦАРЭС за 2012 год: Реализация ЦАРЭС-2020 – видение и действия», в котором оценивается эффективность работы программы в 2012 году.

В 2013 году были распространены 11 выпусков электронного бюллетеня ЦАРЭС «e-Alert» с целью распространения информации о программе. Ежемесячная абонентская база увеличилась до 1 200 подписчиков, т.е. произошел рост на 30% по сравнению с 2012 годом. Электронный бюллетень рекламируется с помощью мероприятий ЦАРЭС, публикаций и социальных медиа, в первую очередь через Twitter Программы ЦАРЭС. Веб-сайт ЦАРЭС имеет отдельную страницу для E-Alerts; и подписка открыта для общественности и может запрашиваться по электронной почте.

Информирование общественности о деятельности ЦАРЭС будет расширяться посредством частоты, с которой информация о программе ЦАРЭС появляется в печатных СМИ. В 2013 году статьи, связанные с ЦАРЭС, появились в печати 295 раз, из которых 100 были повторными, а 194 были опубликованы впервые (5% рост публикаций в средствах массовой информации по сравнению с 2011 годом). Примерно в 75 статьях или более чем в одной трети, были сообщения или ссылки на министерскую конференцию. Охват обеспечивался примерно 67 различными информационными организациями: деловыми газетами, такими как «Mena Report» и «Daily the Pak Banker», информационными агентствами, такими как Интерфакс, АКИпресс, «Times of Central Asia», Новости Центральной Азии, Азия-Плюс, и информационным агентством «Trend», и другими национальными ежедневными газетами и региональными организациями СМИ.

Большинство статей рассказывали о конкретных автодорожных проектах; некоторые описывали текущие энергетические проекты, и несколько статей охватывали работу таможенного сотрудничества и Института ЦАРЭС.

Другими темами для обсуждения стали программы страновых стратегий, соглашения о займах, вопросы окружающей среды и вопросы здравоохранения. В публикациях сообщалось о таких мероприятиях, как EcoWeek, семинары, форумы, учебные поездки и выступления, а в некоторых статьях были проанализированы новая Стратегия Шелкового пути и экономический коридор Китай-Пакистан. В Таджикистане в прессе писали о Региональном проекте по усовершенствованию приграничных служб (РУПС), о работе по реабилитации автодорог, СТСТ-2020 и ЗВОЛ ЦАРЭС, а информация о Национальном консультационном семинаре ЦАРЭС была показана по национальному телевидению. Местные газеты в Туркменистане сообщили о совещании ККЭС в Ашгабате, в то время как СМИ Узбекистана осветили кредит на реабилитацию дорог, Азиатский форум по солнечной энергии и ЗВОЛ ЦАРЭС.

В ходе 12-ой Министерской конференции в Астане на трех телеканалах – казахстанском ТВ, Хабар, и Казахстан – осуществлялась трансляция 30-секундного видеоролика ЦАРЭС три раза в день, на трех языках (казахском, русском и английском). Казахстанский ТВ канал транслирует информативные и образовательные программы 24 часа в сутки. Его потенциальная аудитория составляет 5,1 млрд. человек, поскольку он транслируется через крупнейших спутниковых операторов Eutelsat, Globe Cast и RRSat в более чем 117 странах в Северной и Центральной Америке, Западной и Восточной Европе, Северной Африке, на Ближнем Востоке, в Азии, в Закавказье, в Австралии и Океании.

Секретариат ЦАРЭС выпустил видеоролики о Программе ЦАРЭС, такие как видеоролик продолжительностью 2,5-минуты «Глобальное будущее для Евразии» и 3-х минутные видеоролики «ЦАРЭС соединяет» о конкретных секторах энергетики, транспорта, торговой политики, а также 1-минутное видео о каждой стране-партнере. Другие видеоролики были выпущены АБР, Европейским банком реконструкции и развития (ЕБРР) и Всемирным банком и все они размещены на сайте ЦАРЭС для использования в любой деятельности.

ii. Веб-сайт Программы ЦАРЭС

В 2013 году на веб-сайте Программы ЦАРЭС www.caesiprogram.org было зарегистрировано 27 329 посещений сайта на английском языке и 9 751 посещение сайта на русском языке. В общей сложности 37 080 посещений – это на 8,9% больше, чем в 2012 году. Среднее число посещений англоязычного сайта за месяц достигло 2 277, увеличившись на 1% по сравнению со средним показателем посещений в 2012 году – 2 251; в то время как посещения русскоязычного сайта увеличились на 38%: с 586 до 813 посещений в среднем ежемесячно. Число отдельных пользователей сайта на английском языке составило 17 071, при этом за одно посещение просматривалось 3–4 страницы. Из всех посетителей, 54% были повторными, а 45% - новыми посетителями; эта высокая доля указывает на то, что веб-сайт, дизайн которого был обновлен в середине 2013 года, продолжает привлекать пользователей.

Число посещений достигало пика во время проведения основных мероприятий – в июне-июле, что совпадает с проведением промежуточного ЗВОЛ, и в октябре-ноябре, что совпадает с проведением министерской конференции; в феврале также было зарегистрировано большое число посещений. Наиболее часто посещаемые веб-страницы включали проекты ЦАРЭС, мероприятия, транспорт, коридоры ЦАРЭС и стратегический документ ЦАРЭС-2020. Для русскоязычного сайта, помимо страниц проектов и мероприятий ЦАРЭС, наиболее посещаемой была страница Исламского банка развития (ИБР).

Самым главным источником посещений англоязычного сайта являются поисковые системы – 12 564 или 46% от посещений, практически, как и в 2012 году. Через систему поиска Яндекс Российской Федерации осуществлено 419 посещений или 4% от общего числа. На сайты с ссылками приходится 2 827 посещений, или одна треть от этого числа в 2012 году; почти половина из них осуществлена с сайта www.adb.org. Прямой трафик в общей сложности составил 7 123 посещения, увеличившись на 13% по сравнению с 2012 годом.

Первые три источника посещений по странам включали Казахстан – 1 641 посещение, увеличившись на 44%, и

Пакистан – 1 329 посещений или на 30% больше, чем в предыдущем году, не считая Соединенные Штаты Америки – 2 670 посещенных страниц (на 17% меньше, чем в 2012 году).

Веб-сайт, который был создан при технической помощи АБР для Федерации ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС (www.cfcfa.net), в настоящее время находится на попечительстве Ассоциации по развитию бизнес логистики, которая является членом ФАПЭ ЦАРЭС. Он будет трансформирован в виртуальный бюллетень и информационный хаб с доской объявлений за счет усовершенствованного дизайна и содержания и будет генерировать доходы от размещения рекламы для деятельности ФАПЭ ЦАРЭС.

Страница по энергетике веб-сайта ЦАРЭС будет трансформирована в платформу для обновления и распространения информации по энергетическому сектору.

с. Обучение и наращивание потенциала

Индикатор «Участники в обучающих программах, поддерживаемых ЦАРЭС» отслеживает количество человеко-дней в обучающих мероприятиях ЦАРЭС, которые нацелены на то, чтобы оказывать помощь институциональным органам в осуществлении их работы, а техническим секторам – в реализации их проектов. Некоторые из этих обучающих мероприятий координируются через институт ЦАРЭС.

В 2013 году 404 человека (эквивалентно в общей сложности 953 человеко-дням наращивания потенциала) приняли участие в 10 учебных курсах, семинарах и практикумов, поддерживаемых ЦАРЭС (Таблица 12). Отмечается увеличение числа участников на 20% по сравнению с числом в 2012 году. Меньшее число обучающих мероприятий и более короткая продолжительность по сравнению, как с предыдущим, так и базовым годами, привели к существенному сокращению количества человеко-дней. Более высокие цифры в 2010 и 2011 годах объясняются одноразовыми курсами по управлению государственным сектором или программами лидерства для

руководителей, а также мероприятиями по реализации второго уровня. Тем не менее, темы или содержание курсов отвечают на развивающиеся приоритеты и спрос стран ЦАРЭС, в то время как более короткая продолжительность курсов по тем же темам указывает на прогрессивное и более эффективное их проведение. Средняя продолжительность каждого обучающего мероприятия составила 2,5 дня, что составляет половину от показателя 2012 года, хотя это немного большая продолжительность по сравнению с 2-дневным средним показателем в 2009 году. Количество и доля женщин среди участников немного увеличилась от 1:4,8 в

2010 году до 1:3 в 2013 году, но пока еще не соответствует базовому показателю 1:2.

В Приложении 6 описаны мероприятия по обучению и наращиванию потенциала, проведенные в 2013 году. Эти мероприятия проводились в партнерстве со странами-членами ЦАРЭС, Институтом АБР, Генеральной таможенной администрацией Китайской Народной Республики, Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, ЭСКАТО и Всемирной таможенной организацией (ВТамО). Эти мероприятия проводились в странах ЦАРЭС, а также в Шанхае (КНР), Токио (Япония) и Тбилиси (Грузия).

Таблица 12. Управление знаниями – Обучающие программы

Индикатор	Индикат. целевой показат.	Базовое значен. 2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.
Участники в обучающих программах при поддержке ЦАРЭС (человеко-дней)	↑	1 825	1 349	1 582	1 328	953

ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество.

Источник: Секретариат ЦАРЭС.

IV. УРОВЕНЬ 1: РЕАЛИЗУЮЩИЕ ОРГАНЫ ЦАРЭС

Министры и высокопоставленные официальные лица стран ЦАРЭС входят в состав реализующих органов Программы ЦАРЭС. Ежегодная министерская конференция обеспечивает общее руководство для программы и определяет политику и стратегические направления. Полугодовые ЗВОЛ оценивают и определяют варианты для ЦАРЭС с региональной точки зрения, и отчитываются перед министерской конференцией. Каждая страна ЦАРЭС назначает высокопоставленное правительственное официальное лицо в качестве своего национального координатора по ЦАРЭС с целью обеспечения эффективной координации между соответствующими государственными ведомствами и другими сторонами, заинтересованными в региональном экономическом сотрудничестве.

В 2013 году члены ЦАРЭС продолжали взаимодействовать, обсуждать важные вопросы и обмениваться взглядами и опытом во время регулярно проводимых региональных и субрегиональных заседаний. 12-ая Министерская конференция,

которая состоялась в Астане (Казахстан), фокусировалась на теме интегрированного транспорта и торговли. Министры ЦАРЭС одобрили как доработанную СТСТ ЦАРЭС-2020, так и пересмотренный СПДТП на 2013–2017 гг. Представители многосторонних партнеров по развитию поделились своими взглядами и поддержали эти стратегические планы. В состав участвующих делегаций вошли министры и представители от стран-членов ЦАРЭС, многосторонних институтов-партнеров и двухсторонних партнерских ведомств, таких как Французское агентство развития (Agence Francaise de Developpement), Министерство международного развития Великобритании, Министерство иностранных дел Японии, Японское агентство международного сотрудничества, Агентство международного развития США и Всемирная торговая организация.

На двух заседаниях высокопоставленных официальных лиц, а также во время консультаций с НК ЦАРЭС, обсуждены промежуточный обзор СТСТ ЦАРЭС, проект СПДТП, информация, представленная ККЭС,

и методология анализа ОЭФР и мероприятия Института ЦАРЭС. Национальные консультационные семинары, проведенные в двух странах, рассмотрели вопросы, относящиеся к приоритетным секторам Программы ЦАРЭС, и обсудили программу исследований Института ЦАРЭС.

Работа в каждом приоритетном секторе продвигалась прогрессивно, так как четыре координационных комитета в целом проводили заседания семь раз. ККТС доработал Стратегию и План действий по транспорту и содействию торговли и обсудил инновационные операции и вопросы управления в области транспорта. КТС рассмотрел статус определенных приоритетных областей и пути для расширения успешных инициатив, согласовал предлагаемые проекты технической помощи и внес вклад в промежуточный обзор СТСТ-2020. Оба комитета совместно доработали СТСТ-2020, которая фокусирует внимание на содержании и ремонте автодорог и безопасности дорожного движения, наращивании институционального потенциала и мониторинге и оценке. Координационный комитет по торговой

политике рассмотрел последние оценки индексов либерализации торговли и институционального качества, обновленную информацию по программе обучения по вопросам ВТО, реализацию СПДТП на 2013-2017 гг. и предложения стран относительно плана работ; его участники также обсудили новый СПДТП, представляемый для одобрения на министерской конференции. ККЭС провел оценку реализации ЭПД на 2013–2015 гг., мероприятий в области знаний и наращивания потенциала, отчеты, представляемые для заседания высокопоставленных официальных лиц, и доработал перечень приоритетных инвестиционных проектов.

ФАПЭ ЦАРЭС провела свое годовое собрание и третий форум по установлению деловых связей. Она приняла план работ на 2014 год, направленный на стандартизацию и соблюдение международных практик и усиление диалога с правительствами, внесла вклад в проведение промежуточного обзора СТСТ, изучила результаты отчета по Измерению и мониторингу эффективности коридоров и рассмотрела поправки к уставу, чтобы он допускал членство для юридических лиц.

V. ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ

ОЭФР функционирует и как инструмент мониторинга, и как платформа, на основе которой инициируются конкретные

приоритетные интервенции. В Таблице 13 кратко представлены предлагаемые действия с целью ускорения реализации ЦАРЭС-2020.

Таблица 13. Приоритетные действия, 2013–2014 гг.

Широкое приоритетное действие	Ответственность	Конкретные приоритетные действия
Обзор Стратегии по транспорту и содействию торговле (СТСТ) и Плана действий по реализации для рассмотрения на Министерской конференции и Заседании высокопоставленных официальных лиц (ЗВОЛ).	Координационный комитет по транспортному сектору, Комитет таможенного сотрудничества	Гармонизировать программы работ с СТСТ-2020, которая была принята на 12-ой Министерской конференции. Обработать новые программы технической помощи для оказания поддержки доработанной стратегии.
Максимизировать выгоды от коридоров ЦАРЭС посредством устранения ключевых нефизических барьеров для трансграничных перевозок и реализации одобренного подхода к механизмам содействия перевозкам на основе коридоров.	Координационный комитет по транспортному сектору	Трансформировать подход, одобренный на 11-ой Министерской конференции в г. Ухань (Китайская Народная Республика), в конкретные планы действий и реализовать приоритетные мероприятия. Согласовать текущую работу по механизмам содействия трансграничным перевозкам с выделенными железнодорожными коридорами.

продолжение на следующей странице

Таблица 13. продолжение

Широкое приоритетное действие	Ответственность	Конкретные приоритетные действия
		<p>Для Элемента 2: решение вопросов диспетчерского контроля и торговли электроэнергией – Агентство международного развития США (USAID) будет продолжать проводить больше обучающих семинаров; Всемирный банк будет проводить консультации с партнерами из частного сектора в четырех странах и региональным Координационным диспетчерским центром.</p> <p>Для Элемента 3: Управление водно-энергетическими связями – продолжать мероприятия с целью усиления платформы знаний и систем поддержки принятия решений.</p> <p>Для Элемента 4: Мобилизация финансирования для строительства энергетических объектов (см. ниже).</p> <p>Для Элемента 5: Реализация приоритетных проектов энергетического сектора (см. ниже).</p> <p>Для Элемента 6: Нарращивание потенциала и управление знаниями (см. ниже).</p>
<p>Поддержать рост операций, одобрить перечень среднесрочных приоритетных проектов на Министерской конференции и начать включать приоритетные проекты в национальные планы развития стран ЦАРЭС</p>	<p>Координационный комитет по транспортному сектору</p> <p>Комитет таможенного сотрудничества</p> <p>Координационный комитет по энергетическому сектору</p>	<p>Осуществлять мониторинг потребностей в финансировании и реализации среднесрочных приоритетных проектов, интегрированных в СТСТ-2020. Измерять прогресс для проектов с подтвержденным финансированием. Провести обзор перечня для включения новых предложений.</p> <p>Обеспечить совместную разработку таких проектов, как проекты по трансграничным сооружениям.</p> <p>В рамках Элемента 5 Энергетического плана работ: Составить и регулярно обновлять перечень проектов на основе национальных инвестиционных планов.</p>
<p>Противодействовать снижению мобилизации финансирования, активизировать усилия для изучения возможностей со-финансирования между правительствами ЦАРЭС, многосторонними и двухсторонними институтами, другими партнерами по развитию и частным сектором</p>	<p>Координационный комитет по транспортному сектору</p> <p>Комитет таможенного сотрудничества</p> <p>Координационный комитет по энергетическому сектору</p>	<p>Провести дальнейшие консультации, аналогичные форуму партнеров по развитию по финансированию проектов, с усиленным фокусом на участии частного сектора.</p> <p>Определить ППГ для включения во вторую фазу Регионального проекта по усовершенствованию приграничных служб.</p> <p>В рамках Элемента 4 Энергетического плана работ: добиться утверждения технической помощи по Дорожной карте финансирования энергетического сектора ЦАРЭС.</p>

продолжение на следующей странице

Таблица 13. продолжение

Широкое приоритетное действие	Ответственность	Конкретные приоритетные действия
Реализовать соответствующие секторные мероприятия по обучению и наращиванию потенциала через Институт ЦАРЭС	Институт ЦАРЭС	Подготовится к созданию физического института в г. Урумчи, Синьцзян-Уйгурский Автономный Район, КНР.
	Координационный комитет по транспортному сектору	Проводить дальнейшее обучение для заинтересованных правительственных сотрудников и других заинтересованных сторон.
	Комитет таможенного сотрудничества	Осуществлять программы по развитию потенциала, разработанные с Институтом ЦАРЭС и Институтом АБР, по проведению Исследования времени выпуска, присоединению к и соблюдению Пересмотренной Киотской конвенции и управлению рисками. Взаимодействовать с другими субрегиональными программами, использовать региональные учебные центры Всемирной таможенной организации и Таможенный учебный центр Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе.
	Федерация ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС	Организовать семинар по модернизации СФС мер совместно с Институтом АБР и Делегацией Европейского Союза для КНР и Монголии.
	Координационный комитет по торговой политике	Продолжать мероприятия по наращиванию потенциала и обмену знаниями.
	Координационный комитет по энергетическому сектору	В рамках Элемента 6 Энергетического плана работ: реализовать рамочную программу по наращиванию потенциала и знаниям в рамках Института ЦАРЭС и координировать аналогичные мероприятия с USAID; включать полевые посещения и страновые презентации; и взаимодействовать с другими энергетическими организациями по этой программе.
Продвижение программы по обмену знаниями по вопросам вступления во Всемирную торговую организацию (ВТО)	Координационный комитет по торговой политике	Определить метод формализации взаимодействия с ВТО, который будет обеспечивать предоставление продуктов по развитию потенциала. В рамках технической помощи в поддержку вступления Таджикистана в ВТО, провести исследование по организационной реформе ведомства по стандартам.
Расширить распространение соответствующих продуктов знаний всем членам ЦАРЭС, особенно через веб-портал ЦАРЭС	Секретариат ЦАРЭС	Продолжать.
	Институт ЦАРЭС	
Осуществлять тесную координацию с советниками национальных координаторов для содействия последовательному распространению сообщений и информации о Программе ЦАРЭС	Советники национальных координаторов	Продолжать.
	Секретариат ЦАРЭС	

АБР = Азиатский банк развития, ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество.

Источник: Отчеты о проделанной работе Координационного комитета по транспортному сектору, Комитета таможенного сотрудничества, Координационного комитета по торговой политике и Координационного комитета по энергетическому сектору.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ОБЗОР МЕТОДОЛОГИИ ОБЗОРА ЭФФЕКТИВНОСТИ РАЗВИТИЯ ЦАРЭС: ОБНОВЛЕННАЯ ИНФОРМАЦИЯ

I. Введение

Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) согласовала проведение обзорного анализа своей методологии для Обзора эффективности развития (ОЭФР),¹ которая используется для мониторинга Программы и ее результатов. В дополнение к гибкости, необходимой по мере осуществления развития и достижения зрелости Программы, анализ также предоставляет возможность лучше отразить новые или пересмотренные стратегии и планы действий на уровне секторов, осуществляемые с 2011 года, когда была одобрена основа *ЦАРЭС-2020: Стратегическая основа для Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества на 2011–2020 годы* (ЦАРЭС-2020).

Результаты первоначального обзора методологии ОЭФР были одобрены Заседанием высокопоставленных

официальных лиц (ЗВОЛ) в октябре 2013 года в Астане (Казахстан). До проведения обзора методологии ОЭФР был организован по трем уровням: Уровень 1 – для индикаторов итогов развития; Уровень 2 – для результатов секторов; и Уровень 3 – для отслеживания финансовых вкладов и вкладов на основе знаний в программу. Обзорный анализ методологии, одобренный ЗВОЛ, привел к внесению существенных изменений в ОЭФР, которые должны быть отражены в мониторинге результатов программы в дальнейшем:

- (i) На Уровне 1 должны были остаться только 4 из 16 индикаторов, а именно: открытость торговли, внутрирегиональная торговля электроэнергией, прямые иностранные инвестиции как процент от валового внутреннего продукта и доля внутрирегиональной торговли в общем объеме торговли ЦАРЭС (Таблица А1.1). Один индикатор - Индекс эффективности

¹ Этот документ был представлен на Заседании высокопоставленных официальных лиц ЦАРЭС 26–27 июня 2014 года

Таблица А1.1 Рекомендации для индикаторов Уровня 1 Обзора эффективности развития

Оставить	Исключить
Открытость торговли	Население в доходом менее \$2 в день
Внутрирегиональная торговля электроэнергией	Индекс человеческого развития
Прямые иностранные инвестиции (% от ВВП)	Индекс гендерного равенства
Внутрирегиональная торговля в общем объеме торговли ЦАРЭС	ВВП, ВВП на душу населения
Индекс эффективности логистики (изменить уровень)	Реальные темпы роста ВВП
	Уровень участия рабочей силы
	Женщины, занятые в несельскохозяйственном секторе
	Реальные темпы роста торговли товарами и услугами
	ВВП на единицу использованной энергии
	Время, требуемое для открытия бизнеса
	Затраты на открытие бизнеса

ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, ВВП = валовой внутренний продукт.

Источник: Обзор эффективности развития ЦАРЭС за 2012 год и АБР.

логистики, должен был быть сохранен, но на соответствующем уровне мониторинга результатов, в то время как остальные индикаторы, используемые ранее, не будут использоваться для мониторинга программы, хотя, в случае необходимости, они все еще могут быть полезны для обеспечения широкого контекста и

среды, окружающей мероприятия программы.
(ii) Результаты Уровня 2 были рассмотрены с точки зрения степени, в которой интервенции Программы ЦАРЭС оказывают прямое воздействие на соответствующие индикаторы, и было предложено, чтобы все индикаторы Уровня 2 были сохранены (Таблица А1.2). Учитывая

Таблица А1.2. Рекомендации для индикаторов Уровня 2 Обзора эффективности развития

Сектор транспорта и содействия торговле
Построенные или усовершенствованные скоростные автодороги или национальные автомагистрали
Доля от общего объема построенных или усовершенствованных автодорожных коридоров ЦАРЭС
Время, требуемое на пересечение границы
Затраты на оформление при пересечении границы
Скорость движения по 500-км участку коридора ЦАРЭС
Затраты при проезде по участку коридора
Сектор торговой политики
Индекс либерализации торговли ЦАРЭС
Индекс институционального качества (в рассмотрении)
Энергетический сектор
Установленные или модернизированные линии электропередачи
Увеличенные генерирующие мощности

ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, км = километр.

Источник: Обзор эффективности развития ЦАРЭС за 2012 год и АБР.

Таблица А1.3. Рекомендации для индикаторов Уровня 3 Обзора эффективности развития

Оставить	Исключить
Рост операций	
Совокупный объем утвержденных инвестиционных проектов	Совокупное число завершенных инвестиционных проектов
Совокупное число утвержденных инвестиционных проектов	
Мобилизация финансовых средств	
Ежегодный средний объем новых утвержденных инвестиционных проектов, 3-летний скользящий средний показатель	Разрыв в финансировании технической помощи ЦАРЭС (\$'000)
Управление знаниями	
Рейтинги завершенных проектов технической помощи, связанных с ЦАРЭС	Производство и распространение знаний
Участники в обучающих программах, поддерживаемых ЦАРЭС	

ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество.

Источник: Обзор эффективности развития ЦАРЭС за 2012 год и АБР.

то, что это секторные результаты (в контексте предыдущей методологии ОЭФР), было также отмечено, чтобы секторы рассмотрели индикаторы, в частности в случае энергетического сектора и торговой политики (новый Стратегический план действий по торговой политике был одобрен на 12-ой Министерской конференции ЦАРЭС в октябре 2013 года). Сохраненный перечень будет изменен в дальнейшем на основе обзора, проведенного секторными координационными комитетами; в доработанном ОЭФР будут отражены только индикаторы, оставленные на секторном уровне соответствующими координационными комитетами.

- (iii) На Уровне 3, рассматривающем операционную и организационную эффективность, обзор методологии привел к рекомендации исключить три из восьми индикаторов, оставив другие, наряду с предложением проведения обзора для их дальнейшего возможного усовершенствования.

II. Пересмотренная структура для мониторинга результатов

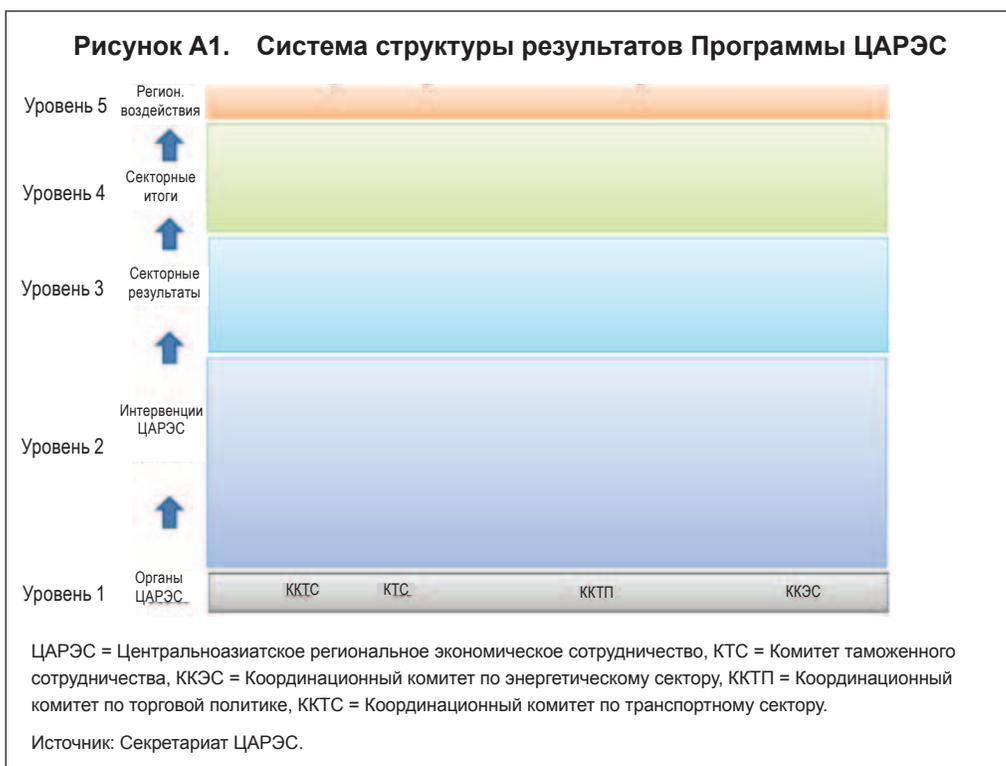
Обзор методологии продемонстрировал, что использование трех уровней (воздействие, результаты и вклады) не позволило провести адекватное различие между итогами и результатами на секторальном уровне. Предлагается, чтобы это ограничение было устранено посредством использования пятиуровневой структуры, которая была разработана при проведении обзора методологии и представлена на ЗВОЛ в октябре 2013 года. Уровни охватывают вклады и интервенции, результаты, итоги и воздействие, наряду с еще одним уровнем, показывающим перечень институтов и органов ЦАРЭС (Рисунок А1). Эта структура обеспечивает обзор полной программы в одном единственном месте, показывая, кто в нее вовлечен, что делается (интервенции), что предоставляется (результаты, например, автодорожная инфраструктура и системы), как инфраструктура используется бенефициариями (итоги) и какие вклады обеспечивает эта деятельность с точки зрения регионального воздействия.²

² Более подробная информация содержится в Первоначальном обзоре Методологии ОЭФР ЦАРЭС, представленном 12-ой Министерской конференции ЦАРЭС.

Исходя из дальнейшего обзора и консультаций, Секретариат ЦАРЭС рекомендует принять эту пятиуровневую структуру для описания программы и мониторинга ее результатов. Взятый отдельно, мониторинг на уровне секторов будет предоставлять информацию только на трех из этих пяти уровней: секторные итоги, результаты и интервенции. Мониторинг секторов обычно будет иметь более подробную информацию, в частности, по интервенциям. Структура на уровне программы будет представлять обобщение подробных итогов, результатов и интервенций, определенных на уровнях секторов, так как не вся подробная информация может быть включена без того, чтобы не сделать структуру более высокого уровня достаточно громоздкой.³ Ежегодное проведение ОЭФР будет фокусироваться только на структуре на уровне программы, хотя при этом, если уместно, могут даваться ссылки на полученные результаты на уровне секторов.

III. Секторные консультации и следующие шаги

Рекомендованный формат для программного уровня, представленный выше, будет формализован на основе мониторинга результатов на уровне секторов в виде итогов, результатов и интервенций. Каждая формулировка результата структуры на Рисунке А1 и ее соответствующие индикаторы будут определены посредством консультаций со странами-членами и партнерами, включая во время проведения заседаний секторных координационных комитетов. На уровне секторов соответствующим координационным комитетам необходимо будет согласовать (i) формулировки по итогу, результатам и интервенциям на уровне секторов; (ii) конкретные индикаторы для каждого – итог, результаты, интервенции; (iii) базовый год или контрольные показатели, которые будут использоваться для каждого



³ Структура также позволяет иметь дополнительную гибкость на уровне программы. Например, так как сектора являются вкладами в общую программу, также подразумевается, что некоторые секторные итоги могут стать результатами на (более высоком) уровне программы, в частности, если программа достигнет этапа с течением времени, когда в совокупности она будет представлять собой нечто гораздо большее, чем просто сумму своих компонентов.

индикатора; и (iv) веса для индикаторов в том случае, если унифицированные веса будут считаться нецелесообразными.

На основе консультаций, проведенных на сегодняшний день, ожидается, что первый из четырех пунктов выше, будет завершен вовремя – к проведению 13-ой Министерской конференции ЦАРЭС, на которой, как ожидается, будет запрошено одобрение общей структуры на программном и секторальном уровнях, а также согласованных формулировок на различных уровнях. Ожидается, что в отношении остальных пунктов будет осуществлен значительный прогресс, но реалистично полностью заполненная структура результатов, с конкретными индикаторами и базовыми значениями, будет готова ко времени подготовки ОЭФР за 2014 год в следующем году. Таким образом, результатом, представляемым для 13-ой Министерской конференции, будет пересмотренная структура ОЭФР без конкретных индикаторов. Она будет включать предлагаемую пятиуровневую структуру наряду с формулировками основных результатов на уровне программы и каждого сектора. Полный перечень соответствующих индикаторов может быть доработан к первому заседанию координационных комитетов в 2015 году.

Пересмотренная Стратегия по транспорту и содействию торговле до 2020 года (СТСТ), одобренная на 12-ой Министерской конференции ЦАРЭС в 2013 году, уже включает структуру результатов на секторном уровне. Эта структура результатов будет рассмотрена Координационным комитетом по транспортному сектору, чтобы еще раз подтвердить, нужно ли рекомендовать их обновление или дальнейшую доработку. В рамках этой работы также надо будет подтвердить, имеются ли приемлемые индикаторы для целей, изложенных в структуре результатов СТСТ. В Приложении А представлена структура СТСТ, адаптированная к структуре мониторинга, предлагаемой здесь (итоги и результаты будут взяты из СТСТ, так же, как и интервенции).

Структура на уровне программы была обсуждена на заседании Координационного комитета по энергетическому сектору

(ККЭС) 1–3 апреля 2014 года в Бишкеке. Страны согласились с обоснованием для обзора и структуры «итогов-результатов-секторных интервенций» на уровне секторов. Они также согласовали общие определения «формулировок» по трем уровням (т.е. формулировка итога, формулировки результатов и мероприятий). Страны выразили желание предоставить комментарии по методологии составления базовых данных, индикаторов/целевых показателей плюс цифр, которые получаются в результате работы по составлению данных. В настоящее время, для этой цели Секретариат в АБР осуществляет сбор данных. Достигнутый прогресс может быть обсужден на втором заседании ККЭС, запланированном для проведения позднее в 2014 году. В Приложении В представлены согласованные формулировки для мониторинга на секторном уровне на ККЭС.

Структура мониторинга, вместе с пунктами, предложенными здесь, также была подготовлена и для Координационного комитета по торговой политике (ККТП) на основе Стратегического плана действий по торговой политике на 2013-2017 гг., одобренного на 12-ой Министерской конференции (Приложение С). Она будет обсуждаться на ККТП в июне в Маниле, и будет отражать полученные комментарии.

IV. Подход к Обзору эффективности развития за 2013 год

Учитывая то, что переход к пересмотренной структуре будет завершен в 2015 году, ОЭФР в 2014 году может проводиться на промежуточной основе, включая пересмотренные аспекты методологии, которые уже были одобрены в 2013 году. Это будет означать, что из ОЭФР за 2013 год будут исключены индикаторы, рекомендованные для исключения, а для мониторинга будут использоваться только оставшиеся индикаторы. Проект ОЭФР за 2013 год будет распространен странам для рассмотрения до проведения специального заседания национальных координаторов в сентябре 2014 года.

Приложение А

Структура результатов на уровне секторов

Транспорт и содействие торговле

Итоги сектора

1. Созданы конкурентоспособные коридоры
2. Эффективное перемещение людей и товаров по коридорам ЦАРЭС и через границы
3. В регионе ЦАРЭС развиты устойчивые, безопасные и удобные для пользователей транспортные и торговые сети

Результаты сектора

1. Развита сеть мультимодальных коридоров
2. Усовершенствованы услуги, связанные с торговлей и пересечением границ
3. Повысилась операционная и институциональная эффективность

Секторные интервенции

1. Инвестиционный проект 1: Автодорожная инфраструктура
2. Инвестиционный проект 2: Железнодорожная инфраструктура
3. Инвестиционный проект 3: Внутренние водные пути и порты

4. Инвестиционный проект 4: Аэропорты и воздушный транспорт
5. Инвестиционный проект 5: Пункты пересечения границы
6. Инвестиционный проект 6: Режим логистики
7. Техническая помощь (ТП) 1: Выделенные железнодорожные коридоры
8. ТП 2: Государственно-частные инициативы
9. ТП 3: Управление коридорами
10. ТП 4: Содействие торговле
11. ТП 5: Содействие транспорту
12. ТП 6: Безопасность дорожного движения и содержание дорог
13. ТП 7: Другая инфраструктура
14. ТП8: Другая связанная инфраструктура

Органы ЦАРЭС

1. Координационный комитет по транспортному сектору
2. Федерация ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС
3. Комитет таможенного сотрудничества

Приложение В

Структура результатов на уровне секторов

Энергетика

Итоги сектора

Необходимо преодолеть воздействие неравномерного распределения энергетических ресурсов между странами ЦАРЭС и оптимизировать существующие взаимоотношения в области энергетики.

«Региональное сотрудничество в области энергетики основано на необходимости (i) преодоления воздействия неравномерного распределения энергетических ресурсов между странами ЦАРЭС за счет усиления интеграции энергетических рынков и (ii) оптимизации существующих взаимоотношений в области энергетики»⁴.

⁴ АБР. 2008. Стратегия для регионального сотрудничества в секторе энергетики стран ЦАРЭС.

Результаты сектора

1. Национальные и трансграничные энергетические проекты достигли целевых уровней к 2020 году
2. Развита энергетический коридор Центральная Азия – Южная Азия

Секторные интервенции

1. Реализовать программы для расширения региональной торговли электроэнергией и сотрудничества (Индикатор: К 2017 году завершено как минимум две многолетних программы).

2. Провести аналитические работы по связям между энергетическими и водными ресурсами (Индикатор: К 2018 году опубликованы как минимум два исследования).
3. Подготовить «дорожную карту» финансирования и мобилизовать финансовые средства.
4. Усиливать институциональный потенциал стран-членов ЦАРЭС и осуществлять обмен знаниями.

Орган ЦАРЭС

Координационный комитет по энергетическому сектору

Приложение С**Структура результатов на уровне секторов**

Торговая политика

Итоги сектора

1. Улучшена среда для торговли и бизнеса
2. Увеличились объемы трансграничной торговли услугами
3. Увеличились объемы торговли основными услугами
4. Увеличилось временное перемещение рабочей силы в рамках ЦАРЭС

Результаты сектора

1. Проведены переговоры по присоединению к Всемирной торговой организации (ВТО)
2. Достигнуто членство в ВТО
3. Реализованы обязательства в рамках ВТО
4. Единообразно применяются налог на добавленную стоимость (НДС) и акцизный налог на внутреннее производство и импорт товаров, относящихся к той же категории
5. Средние тарифы снижены до 10% или меньше, а максимальные ограничены на уровне 20%
6. Квоты на экспорт, которые не соответствуют требованиям ВТО, отменены, и отменены или трансформированы в тарифы квоты

- и лицензии на импорт, которые не соответствуют требованиям ВТО
7. Улучшилось соответствие технических положений по промышленным товарам и санитарным и фитосанитарным (СФС) мерам с соглашениями ВТО по техническим барьерам для торговли (ТБТ) и СФС
8. Устранены основные «узкие места», выявленные национальными исследованиями (при поддержке доноров и международных финансовых институтов)
9. Проведена оценка на основе анкеты по Индексу ограниченности качества услуг и определены баллы для всех стран ЦАРЭС
10. Основные регулятивные изменения на основе национальных исследований реализованы на добровольной основе
11. В национальные планы правительства и техническую помощь включены цели развития основных услуг и расширения экспорта услуг для реализации ЦАРЭС-2020
12. Осуществляется содействие доступу к рынку и применяется национальный режим к иностранным компаниям, которые будут предоставлять

- финансовые, телекоммуникационные и транспортные услуги
13. Проводится обзор устойчивости положений, связанных с услугами
 14. Заинтересованными сторонами применяется двухстороннее соглашение о перемещении определенного вида рабочей силы в рамках региона
 15. Усилены потенциал и знания для решения вопросов, связанных с вступлением в ВТО и торговой политикой
 16. Усилен потенциал для дальнейшей модернизации СФС мер; согласования таможенных процедур с Пересмотренной Киотской конвенцией и для совместной борьбы с болезнями животных в Китайской Народной Республике и Монголии
 17. Приобретены знания для включения целей по развитию услуг в национальные планы развития

Секторные интервенции

1. Провести анализ разрывов по требованиям для членства ВТО.
2. Составить график по реализации обязательств в рамках ВТО.
3. Составить график реализации плана для устранения оставшихся расхождений между национальными налогами и налогами на импорт, которые не соответствуют требованиям ВТО.
4. Составить график по дальнейшему снижению тарифов.
5. Определить сроки для отмены или трансформации в тарифы количественных ограничений.
6. Принять положения по СФС мерам и технические регламенты по промышленным товарам в соответствии с международными стандартами.
7. Продвигать взаимное признание сертификации аккредитованных органов соответствия у торговых партнеров.
8. Подготовить комплексную стратегию по СФС мерам и план действий для направления работы по постепенному переходу к системе, соответствующей требованиям ВТО.
9. Провести обзор новых нетарифных мер и оценку перехода к международным стандартам.
10. Провести национальные исследования для оценки ключевых «узких мест» с целью расширения торговли услугами.
11. Провести исследование на основе анкеты Индекса ограниченности торговли услугами в четырех странах, где оно не проводилось, и каждые последующие два года – для всех членов ЦАРЭС.
12. Улучшить качество институтов, например, решая вопросы коррупции, сложности экспортных процедур и гибкости рынка труда.
13. Реализовать основные регулятивные изменения с целью либерализации телекоммуникаций и других важных секторов для стимулирования экспорта услуг.
14. Реализовать основные реформы в области регулирования для стимулирования инвестиций в основные услуги, такие как телекоммуникации, транспортные услуги, банковские, страховые и профессиональные услуги.
15. Мобилизовать техническую команду для проведения вещественного анализа, который будет направлять диалог и действия в области политики.
16. Реализовывать двухсторонние соглашения о рабочей силе на добровольной основе.
17. Создать соглашения о взаимном признании для некоторых профессий как минимум с одной страной.
18. Организовать обучающий семинар по вопросам вступления в ВТО и торговой политике для развития.
19. Провести семинар по обмену знаниями по вопросам членства в ВТО и реализации обязательств ВТО.
20. Организовать семинар по расширению торговли услугами.
21. Предоставить техническую помощь для содействия торговле.
22. Предоставить техническую помощь для развития услуг.

Орган ЦАРЭС

Координационный комитет по торговой политике

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

СТРУКТУРА РЕЗУЛЬТАТОВ ПРОГРАММЫ ЦАРЭС ЗА 2013 ГОД

Таблица А2.1. Уровень 5—Региональные воздействия ЦАРЭС

Индикатор	Индикат. целевой показатель	Базовый год	Базовое значение	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.
1. Открытость торговли (%) ^а	↑	2006	67,9	62,9	64,2	67,2	66,8	...
2. Внутрирег. торговля в общем объеме торговли ЦАРЭС (%)	↑	2006	6,25	6,06	6,25	5,62	6,16	6,18
3. Внутрирег. торговля электроэн. (ГВтч)	↑	2006	5 061	4 435	3 544	5 304	4 752	
4. Прямые иностран. инвестиции (% от ВВП)	↑	2006	6,0	5,3	3,8	4,3	3,9	...
5. Индекс эффектив. логистики ^б	↑	2010	2,53	...	2,53	...	2,46	2,43 (2014)

... = данные недоступны, ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, ВВП = валовой внутренний продукт, ГВтч = гигаваатт-час

^а Данные для Афганистана и Туркменистана отсутствуют. Ряды изменились, используя постоянные цены в \$ за 2005 год, вместо 2000 года.

^б Балл Индекса эффективности логистики в диапазоне от 1 – самый худший – до 5 – самый лучший.

Примечание: Источники данных постоянно пересматривают свои оценки, чтобы отразить последнюю имеющуюся информацию; таким образом, цифры отличаются от тех, которые были в предыдущих обзорах эффективности развития. Сравнимые субнациональные данные для Синьцзян-Уйгурского Автономного Района и Автономного Района Внутренняя Монголия Китайской Народной Республики недоступны для этих индикаторов.

Источники: Всемирный банк. Онлайн-база данных индикаторов мирового развития – для индикаторов 1 и 4; Международный валютный фонд, *Дирекция торговой статистики* – для индикатора 2; Центральный диспетчерский центр, Ташкент, Узбекистан, – для индикатора 2; Координационный диспетчерский центр, Ташкент, Узбекистан – для индикатора 3; Всемирный банк. *Установление связей, чтобы конкурировать, 2012 год: Торговая логистика в глобальной экономике. Индекс эффективности логистики и его индикаторы*, – для индикатора 5.

Таблица А2.2. Уровень 4 – Итоги приоритетных секторов ЦАРЭС

Индикатор	Базовый год	Базовое значение	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	Целевой показатель 2013 г.	Прогресс 2013 г.
Время, требуемое для пересечения границы (часы)	2010	8,7	...	8,7	7,9	10,9	10,0	↓	
Затраты, понесенные при пересечении границы (\$)	2010	186	...	186	156	157	235	↓	
Скорость движения по 500-км участку коридора ЦАРЭС (км/ч) ^а	2010	24	...	24	22	23	20	↑	
Затраты, понесенные при проезде по участку коридора (\$, на 500 км/ 20 тонн)	2010	712	...	712	959	999	1 482	↓	

... = данные недоступны, ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, км = километр.

^а Скорость измеряется «с задержками» для 20-тонного грузовика или эквивалента 20-футового контейнера.

Источник: Годовые отчеты по измерению и мониторингу эффективности коридоров ЦАРЭС, 2010-2013 гг.

Таблица А2.3. Уровень 3—Результаты приоритетных секторов ЦАРЭС

Индикатор	Базовый год	Базовое значение	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	Целевой показ. 2013 г.	Прогресс 2013 г.
Построенные или модернизированные скоростные автодороги или национальные автомагистрали (км)	2008	177	254	1 154	953	1 116	1 312	1 200	
Совокупная доля построенных или модернизированных дорог от общей протяженности коридоров ЦАРЭС (%) ^а	2008	64	66	71	75	79	85	80	

ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, км = километр.

^а Это может представлять завышенную оценку общего состояния автодорог из-за текущего ухудшения на некоторых участках дорог, которые были оценены как в хорошем состоянии в 2007 году.

Источник: Координационный комитет по транспортному сектору, Отчет о проделанной работе в транспортном секторе, 5 ноября 2014 года.

Таблица А2.4. Уровень 2—Операционная и организационная эффективность

Индикатор	Индикат. целевой показат.	Базовый год	Базовое значение	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	Прогресс 2013 г.
Совокупный объем утвержденных инвестиционных проектов, с 2001 года (млн. \$)	↑	2006	3 107 ^а	12 504 ^а	15 388	17,806	21 237	22 410	
Совокупное число утвержденных инвестиционных проектов, с 2001 года	↑	2006	41	92	108	125	136	146	
Средний объем новых утвержденных инвестиционных проектов (3-летн. скользя. сред., млн. \$) ^б	↑	2006	594	3 133	3 635	3 386	2 910	2 341	
Рейтинги завершенных проектов техн. помощи, связанных с ЦАРЭС (% успешных)	↑	2006	86	90	83	100	90	100	
Участники в обучающих программах при поддержке ЦАРЭС (человеко-дней)	↑	2009	1 825	...	1 349	1 582	1 328	953	

... = данные недоступны, ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество.

^а Цифры включают только транши инвестиций механизмов мультитраншевого финансирования.

^б 2006 год отражает данные за 2004-2006 гг.; 2010 год – за 2008-2010 гг., 2011 год – за 2009-2011 гг., 2012 год – за 2010-2012 гг. и 2013 год – за 2011-2013 гг.

Примечание: Цифры в предыдущих обзорах эффективности развития были откорректированы, чтобы отражать обновленную информацию по проектам.

Источник: Портфель Программы ЦАРЭС.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ИСТОЧНИКИ СТРУКТУРЫ РЕЗУЛЬТАТОВ

Индикатор	Определение и источник
Открытость торговли (%)	<p>Определение: Открытость торговли измеряется посредством использования подхода объема торговли, при котором экспорт и импорт товаров и услуг делится на валовой внутренний продукт (ВВП) в постоянных ценах в \$ [(экспорт+импорт)/ВВП]. Этот метод позволяет провести анализ результатов по временным рядам.</p> <p>Источник: Всемирный банк. Онлайн-индикаторы мирового развития.</p>
Объемы внутрирегиональной торговли в общем объеме торговли ЦАРЭС (%)	<p>Определение: Соотношение общего объема торговли стран ЦАРЭС друг с другом к общему объему торговли стран ЦАРЭС с остальным миром. Общий объем торговли представляет собой сумму экспорта и импорта. Чем выше коэффициент, тем более интегрированными являются страны ЦАРЭС.</p> <p>Источник основных данных: Международный валютный фонд. Дирекция торговой статистики (ДТС).</p>
Внутрирегиональная торговля электроэнергией (ГВтч)	<p>Определение: Общий объем региональной торговли электроэнергией в гигаватт-часах (ГВтч) членов ЦАРЭС: Афганистан, Казахстан, Кыргызская Республика, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.</p> <p>Источник: Координационный диспетчерский центр, Ташкент, Узбекистан.</p>
Прямые иностранные инвестиции (% от ВВП)	<p>Определение: Иностранные инвестиции, которые получают устойчивый процент (как минимум 10%) в предприятии-резиденте в другой экономике. Компоненты прямых иностранных инвестиций (ПИИ) – это акционерный капитал, реинвестированные доходы и другой капитал (в основном займы внутри компаний). Так как страны не всегда собирают данные для каждого из этих компонентов, то имеющиеся отчетные данные по ПИИ не полностью сравнимы по странам. В частности, данные по реинвестированным доходам, сбор которых зависит от обследований компаний, зачастую занижаются во многих странах.</p> <p>Источник: Всемирный банк. Онлайн-индикаторы мирового развития.</p>
Индекс эффективности логистики	<p>Определение: Взвешенное среднее значение баллов страны по шести ключевым параметрам: (1) эффективность процесса оформления контролирующими органами на границе, (2) качество инфраструктуры, связанной с торговлей и транспортом, (3) легкость организации грузовых перевозок по конкурентным ценам, (4) компетенция и качество логистических услуг, (5) способность отслеживать и прослеживать грузы, (6) частота, с которой грузы доходят до получателя в запланированные или ожидаемые сроки доставки. Баллы могут варьироваться от 1 (низкая эффективность) до 5 (высокая эффективность).</p> <p>Источник: Всемирный банк. 2012. <i>Установление связей, чтобы конкурировать: Торговая логистика в глобальной экономике. Индекс эффективности логистики и его индикаторы.</i></p>
Построенные или усовершенствованные скоростные автодороги или национальные автомагистрали (км)	<p>Определение: Протяженность построенных или улучшенных скоростных автомагистралей (т.е. автомагистралей с полностью контролируемым доступом), выраженная в километрах. «Контролируемый доступ» означает отсутствие непосредственных пересечений. Скоростные автомагистрали могут включать автодороги в определенных странах, которые называются шоссе, если они имеют полностью контролируемый доступ. «Усовершенствование» включает всю деятельность по восстановлению изношенной автодороги до изначально предусмотренной проектной пропускной способности (ремонт/реабилитация) и улучшение ее проектной пропускной способности (например, за счет расширения). «Усовершенствование» не может применяться в случаях, когда улучшены только дорожные обозначения.</p> <p>Источник: Координационный комитет по транспортному сектору, страновые отчеты по транспортным индикаторам.</p>

продолжение на следующей странице

Таблица 13 продолжение

<p>Доля построенных или усовершенствованных автодорог от общей протяженности коридоров ЦАРЭС (%)</p>	<p>Определение: Процент автодорог от общей протяженности автодорожных коридоров ЦАРЭС, построенных или усовершенствованных посредством инвестиционной деятельности ЦАРЭС, которые соответствуют международным стандартам по индексу шероховатости. Автодорога должна быть открытой для общественного пользования. Источник: Координационный комитет по транспортному сектору, страновые отчеты по транспортным индикаторам.</p>
<p>Время, требуемое для пересечения границы (часов)</p>	<p>Определение: Средняя продолжительность времени, требуемого для перемещения груза от пункта выезда одной страны в пункт въезда другой страны. Пункты въезда и выезда обычно представляют собой центры первичного контроля, где проводятся таможенный, пограничный и карантинный контроль. Помимо стандартных формальностей для прохождения таможи, пограничного контроля и карантина, это измерение также включает время ожидания, время погрузки и разгрузки, замены колеи и так далее, чтобы отразить как сложности, так и неэффективность, присущие процессу пересечения границы. Этот индикатор нормирован для 500 км в качестве базовой единицы, чтобы сделать сравнимой продолжительность между длинными и короткими коридорами. Источник: Отчеты по измерению и мониторингу эффективности коридоров ЦАРЭС (ИМЭК).</p>
<p>Затраты, понесенные при оформлении для пересечения границы (\$)</p>	<p>Определение: Средние общие расходы (\$) для перемещения груза из пункта выезда одной страны до пункта въезда другой страны. Пункты въезда и выезда обычно представляют собой центры первичного контроля, где проводятся ТПК контроль. Включаются как официальные, так и неофициальные платежи. Этот индикатор нормирован для 500 км в качестве базовой единицы, чтобы сделать сравнимыми средние затраты между длинными и короткими коридорами. Источник: Отчеты по измерению и мониторингу эффективности коридоров ЦАРЭС (ИМЭК).</p>
<p>Скорость движения на 500-км участке Коридора ЦАРЭС (км/ч)^b</p>	<p>Определение: Средняя скорость перемещения единицы груза внутри страны и через границы. Единица груза относится к грузовику, перевозящему 20 тонн товаров (для автомобильных перевозок), или к железнодорожному вагону с одним 20-футовым эквивалентом (для железнодорожных перевозок). Скорость рассчитывается путем деления общего пройденного расстояния на общее потраченное время; как расстояние, так и время включают пересечение границ. Источник: Отчеты по измерению и мониторингу эффективности коридоров ЦАРЭС (ИМЭК).</p>
<p>Затраты, понесенные при проезде по участку коридора (\$, на 500 км, на 20 тонн груза)</p>	<p>Определение: Средний показатель общих затрат “с задержками”, понесенными для перемещения единицы груза в стране и через границы. Единица груза относится к грузовику, перевозящему 20 тонн товаров (для автомобильных перевозок), или к железнодорожному вагону с одним 20-футовым эквивалентом (для железнодорожных перевозок). Включаются как официальные, так и неофициальные платежи. Источник: Отчеты по измерению и мониторингу эффективности коридоров ЦАРЭС (ИМЭК).</p>
<p>Совокупный объем утвержденных инвестиционных проектов с 2001 года (млн. \$)</p>	<p>Определение: Общий объем утвержденных проектов, связанных с ЦАРЭС, финансируемых совместно правительствами и многосторонними институтами-партнерами ЦАРЭС, совокупно, с 2001 г. Источник: Портфель Программы ЦАРЭС, Онлайнные базы данных по проектам многосторонних партнеров ЦАРЭС</p>
<p>Совокупное число утвержденных инвестиционных проектов с 2001 года</p>	<p>Определение: Число утвержденных проектов, связанных с ЦАРЭС, финансируемых совместно правительствами и многосторонними институтами-партнерами ЦАРЭС, совокупно, с 2001 г. Источник: Портфель Программы ЦАРЭС, Онлайнные базы данных по проектам многосторонних партнеров ЦАРЭС</p>
<p>Средний объем новых утвержденных инвестиционных проектов (3-летн. сред. скользящее значение, млн. \$)^b</p>	<p>Определение: Общий объем проектов, связанных с ЦАРЭС (займы и гранты), от всех партнерских многосторонних институтов и правительств стран ЦАРЭС, утвержденных в течение 12-месячного рассматриваемого периода. Источник: Портфель Программы ЦАРЭС, онлайнные базы данных по проектам многосторонних партнеров ЦАРЭС</p>

продолжение на следующей странице

Таблица 13 продолжение

<p>Рейтинги завершенных проектов технической помощи, связанных с ЦАРЭС (% успешных)</p>	<p>Определение: Число отчетов о завершении, подготовленных для проектов технической помощи, связанных с ЦАРЭС, в рассматриваемом периоде с рейтингами «успешный или лучше», как процент от общего числа отчетов о завершении технической помощи, распространенных в том же году. Проекты технической помощи, которые ведут к и/или вносят непосредственный вклад в инвестиционные проекты (и по которым зачастую не готовятся отчеты о завершении), также считаются «успешными».</p> <p>Источник: Портфель Программы ЦАРЭС, отчеты о завершении и валидации проектов, связанных с ЦАРЭС, Онлайн-базы данных по проектам многосторонних партнеров ЦАРЭС.</p>
<p>Участники в обучающих программах, поддерживаемых ЦАРЭС (человеко-дней)</p>	<p>Определение: Общее число лиц, успешно завершивших учебные программы, финансируемые ЦАРЭС, в течение 12-месячного рассматриваемого периода, помноженное на общее количество дней.</p> <p>Источник: Веб-сайт Программы ЦАРЭС.</p>

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

Итоги развития региона ЦАРЭС

Таблица А4.1. Цели развития тысячелетия в регионе ЦАРЭС

Индикатор	Базовый 2005 год	2008 г.	2013 г./ послед. значение
Население с доходами менее \$1,25 (ППС) в день (%) ^а	19,7	17,5	9,6
Дети в возрасте до 5 лет, имеющие умеренный или серьезный дефицит веса (%)	26,7	25,0	22,7
Совокупный чистый показатель поступления в начальную школу, оба пола ^б	70,5	73,2	74,8 (2012)
Ученики, поступившие в 1 класс, которые дошли до последнего класса начального образования, оба пола (%) ^с	75,3	69,4	63,1
Уровень завершения начального образования, оба пола (%) ^д	66,9	64,7	68,6
Индекс гендерного равенства при поступлении в начальную школу ^е	0,78	0,83	0,85 (2012)
Индекс гендерного равенства при поступлении в среднюю школу ^ф	0,78	0,78	0,73 (2012)
Индекс гендерного равенства при поступлении в учебные заведения третичного уровня ^г	0,83	0,82	0,98 (2012)
Смертность детей в возрасте до 5 лет на 1 000 живорожденных	92,6	85,1	65,7
Младенческая смертность (0-1 год) на 1 000 новорожденных	72,3	67,1	60,9 (2012)
Взрослые (15+), живущие с ВИЧ (число, миллионов) ^h	0,086	0,110	0,146 (2012)
Женщины (15+), живущие с ВИЧ (число, миллионов) ^h	0,023	0,030	0,039 (2012)
Уровень заболеваемости туберкулезом на 100 000 человек	463	377	316 (2012)
Смертность от туберкулеза на 100 000 человек ^и	42	33	27 (2012)
Территория земли, покрытая лесами (%)	4,0	3,9	3,9 (2011)
Территория под защитой от общей территории поверхности (%)	5,8	5,8	6,3 (2012)
Потребление озоноразрушающих веществ (метрические тонны ПРО)	645,8	214,0	0,0 (2012)
Выбросы CO ₂ (метрических тонн на душу населения)	2,1	2,4	2,3 (2010)
Население, использующее улучшенный источник питьевой воды (% населения, имеющего доступ)	84	85	87 (2012)
Население, пользующееся улучшенными санитарными объектами (% населения, имеющего доступ)	54,1	56,5	58,6 (2012)

ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, CO₂ = двуокись углерода, ПРО = потенциал разрушения озона, ППС = паритет покупательной способности

^а Данные для Афганистана, Монголии и Узбекистана отсутствуют.

^б Данные для Афганистана и Туркменистана, а также Узбекистана в 2012 году, отсутствуют

^с Данные для Афганистана и Туркменистана отсутствуют.

^д Данные для Туркменистана отсутствуют.

^е Данные для Туркменистана и для Узбекистана в 2012 году отсутствуют.

^ф Данные для Туркменистана, а также в 2012 году для Кыргызской Республики, Таджикистана и Узбекистана отсутствуют.

^г Данные для Туркменистана, а также в 2012 году для Афганистана, Кыргызской Республики и Узбекистана отсутствуют.

^h Данные для Туркменистана, а также в 2012 году для Казахстана и Монголии отсутствуют.

^и Данные в 2012 году для Таджикистана отсутствуют.

Примечание: Сравнимые субнациональные данные для Синьцзян-Уйгурского Автономного Района и Автономного Района Внутренняя Монголия Китайской Народной Республики недоступны.

Источники: Всемирный банк. Онлайн-индикаторы мирового развития; Департамент стратегической политики АБР; Отчет UNAIDS по глобальной эпидемии СПИД за 2013 год; Всемирная организация здравоохранения. Онлайн-депозитарий данных наблюдений за глобальным здоровьем; Всемирный банк. Цели развития тысячелетия в онлайн-режиме; Организация Объединенных Наций. Индикаторы Целей развития тысячелетия в онлайн-режиме.

Таблица А4.2. Группы стран – «Ведение бизнеса» Международной финансовой корпорации/Всемирного банка

Восточная Азия и Тихоокеанский регион		
Бруней Даруссалам	Малайзия	Соломоновы острова
Камбоджи	Маршалловы острова	Тайбей, Китай
Китайская Народная Республика	Федеральные Штаты Микронезии	Таиланд
Фиджи	Монголия	Тимор-Лесте
САР Гонконг, Китай	Острова Палау	Тонга
Индонезия	Папуа Новая Гвинея	Вануату
Кирибати	Филиппины	Вьетнам
Лаосская Народная Демократическая Республика	Самоа	
	Сингапур	
Восточная Европа и Центральная Азия		
Албания	Грузия	Черногория
Армения	Казахстан	Румыния
Азербайджан	Косово	Российская Федерация
Беларусь	Кыргызская Республика	Сербия
Босния и Герцеговина	Латвия	Таджикистан
Болгария	Литва	Турция
Хорватия	Македония, ФРЮ	Украина
Кипр	Молдова	Узбекистан
Южная Азия		
Афганистан	Индия	Пакистан
Бангладеш	Мальдивы	Шри-Ланка
Бутан	Непал	
Группа стран Организации экономического сотрудничества и развития		
Австралия	Венгрия	Польша
Австрия	Исландия	Португалия
Бельгия	Ирландия	Словацкая Республика
Канада	Израиль	Словения
Чешская Республика	Италия	Испания
Дания	Япония	Швеция
Эстония	Республика Корея	Швейцария
Финляндия	Люксембург	Великобритания
Франция	Нидерланды	Соединенные Штаты
Германия	Новая Зеландия	
Греция	Норвегия	

Источник: Международная финансовая корпорация/Всемирный банк. Онлайн-база данных «Ведение бизнеса».

Таблица А4.3. Группы стран Уровня 1—Индикаторы мирового развития Всемирного банка

Европа и Центральная Азия (только развивающиеся страны)		
Албания	Косово	Российская Федерация
Армения	Кыргызская Республика	Сербия
Азербайджан	Латвия	Таджикистан
Беларусь	Литва	Турция
Босния и Герцеговина	Македония, ФЮР	Туркменистан
Болгария	Молдова	Украина
Грузия	Черногория	Узбекистан
Казахстан	Румыния	
Южная Азия		
Афганистан	Индия	Пакистан
Бангладеш	Мальдивы	Шри-Ланка
Бутан	Непал	

Источник: Всемирный банк. Онлайн-база данных индикаторов мирового развития.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

Портфель Программы ЦАРЭС за 2013 год

Таблица А5.1. Инвестиционные проекты ЦАРЭС (займы и гранты), утвержденные в 2013 году

Проект	Страна	Год утверждения	Год закрытия	Финанс. агентства	Финан-е (млн. \$)	Общее финанс. (млн. \$)	Краткое описание
ТРАНСПОРТ							
Проект по усовершенствованию Коридора ЦАРЭС 3 (автодорога Бишкек-Ош), Фаза 4 (заем и грант)	Кыргызская Республика	2013		АБР ЕБР	100 60	160	<p>АБР ранее помогал Кыргызской Республике в восстановлении участка протяженностью 320 километров (км) 655-километровой дороги Бишкек-Ош в три этапа, а другие партнеры по развитию помогли реабилитировать более 539 км (около 82%). Два участка автодороги Бишкек-Ош (от Бишкека до Кара-Балты и от Маданията до Джалал-Абада) остаются в очень плохом состоянии, с международным индексом шероховатости выше 7 и средней скоростью движения менее 50 километров в час (км/ч), что препятствует транспорту обеспечить необходимый уровень обслуживания и создает опасность дорожного движения для участников дорожного движения.</p> <p>В рамках этого проекта будет реконструировано и восстановлено примерно 120 км важных участков дорог между городами Бишкек и Ош, а также предприняты меры по обеспечению безопасности дорожного движения, такие как дорожные знаки, дорожная разметка, уличное освещение, парковки, автобусные остановки, разделительные барьеры и тротуары. Результаты проекта включают (i) 52,5 км реабилитированной дороги от Бишкека до Кара-Балты, (ii) 67 км реабилитированной дороги от Маданията до Джалал-Абада, (iii) усовершенствование системы управления дорожными активами, и (iv) повышение безопасности дорожного движения. Таким образом, проект будет способствовать повышению национальной и региональной связанности торговли по Коридору 3 ЦАРЭС за счет повышения эффективности и более безопасного перемещения товаров и людей по дороге Бишкек-Ош. Он свяжет беднейшее население с услугами, товарами и рынками.</p>

продолжение на следующей странице

Таблица А5.1 *продолжение*

Проект	Страна	Год утверждения	Год закрытия	Финанс. агентства	Финанс. (млн. \$)	Общее финанс. (млн. \$)	Краткое описание
Проект по усовершенствованию Коридоров ЦАРЭС 3 и 5 (грант)	Таджикистан	2013		АБР	70	70	<p>Перекрываемой частью коридоров 3 и 5 ЦАРЭС из Душанбе до границы Карамык с Кыргызской Республикой является двухполосная магистраль протяженностью около 340 км. В силу ограниченного бюджета правительства и ограниченного объема движения, прогнозируемого на 2006 год, когда проект был разработан, было принято решение по укладке одного слоя асфальтобетонного покрытия на дороге Сайрон-Карамык, а другие работы (например, выемка породы/камня экскаватором, дренаж и бетонные ограждения) были минимальными. Движение транспорта по дорогам выросло по объему и осевым нагрузкам после реабилитации участка в 2011 году, поэтому состояние дорожного покрытия ухудшается быстрее, чем это предполагалось первоначально. Этот проект (i) усовершенствует участок Сайрон-Карамык, чтобы продлить срок эксплуатации дороги, повысить безопасность дорожного движения и уровень технического обслуживания для готовности к эксплуатации, и (ii) улучшит связанность и пропускную способность сети второстепенных дорог, поскольку пропускная способность по Коридорам 3 и 5, вероятно, будет достигнута раньше, чем ожидалось.</p> <p>Дорога Восе – Ховалинг - Тавилдара, которая продлевает первую дорогу в Таджикистан, по которой предоставлялась помощь АБР, начинается с АН66 и подсоединяется через дорогу Дарбанд - Тавилдара - Калайхумб к Коридорам 3 и 5 ЦАРЭС. Эта дорога серьезно ухудшилась из-за продолжительного неадекватного обслуживания и недавнего наводнения, вызывая транспортные трудности и проблемы безопасности. Усовершенствования на этом участке позволят (i) сократить почти в половину от границы Кыргызской Республики до Хатлона; (ii) открыть новый торговый коридор в самой густонаселенной области Таджикистана; (iii) обеспечат легкий доступ к южным рынкам; и (iv) повысят экономические связи с Коридорами ЦАРЭС 3 и 5, АН66 и Афганистаном, и за их пределами.</p> <p>Таким образом, этот проект улучшит региональное экономическое сотрудничество и инклюзивный экономический рост в Таджикистане путем улучшения связанности региональной сети с Коридорами ЦАРЭС 3 и 5 и сетью второстепенных дорог. Результаты проекта включают (i) улучшение дорожных условий и повышение безопасности дорожного движения на Коридорах ЦАРЭС 3 и 5 (участок дороги Сайрон-Карамык, 88 км) и на подсети (дорога Восе - Ховалинг, 87 км) общей протяженностью 175 км; (ii) продление доступа к местным сообществам через улучшение сельских подъездных дорог; и (iii) институциональное укрепление управления проектами, надзор за контрактами и эффективное обслуживание дорог.</p>

продолжение на следующей странице

Обзор эффективности развития Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества за 2013 год

Таблица А5.1 продолжение

Проект	Страна	Год утверждения	Год закрытия	Финанс. агентства	Финан-е (млн. \$)	Общее финанс. (млн. \$)	Краткое описание
Инвестиционная программа по развитию транспортной сети – Транш 3 [Механизм мультитраншевого финансирования (ММФ)] (грант)	Афганистан	2013		АБР Прав-во АФГ	220	220	Этот подпроект по дорогам в рамках Транша 3 позволит реконструировать и модернизировать примерно 178-км участков дороги Дар-и-Суф – Якавланг, связывая дороги, уже завершённые в рамках финансируемого АБР проекта по автомагистрали север-юг. Эта национальная дорога обеспечивает альтернативный транзитный маршрут с севера на юг из Мазари-Шарифа в Кабул через перегруженный в настоящее время туннель Саланг. Дорога находится в плохом состоянии и требует капитального ремонта после многих лет эксплуатации и отсутствия периодического обслуживания. Эта дорога непроходима для автотранспортных средств в течение многих месяцев в году и препятствует развитию центральных провинций, региональной торговли и приводит к потерям эффективности, поскольку объёмы перевозок продолжают расти. В дополнение к поддержке Национальной стратегии развития Афганистана (НСРА), транш 3 извлекает выгоду из положения Афганистана как стратегического географического центра в регионе, пересекаемого тремя главными коридорами ЦАРЭС, и имеющего потенциал, чтобы служить в качестве связующего звена между региональными торговыми коридорами север-юг и восток-запад. В поддержку Коридора 5, этот подпроект обеспечит не имеющей выхода к морю Центральной Азии доступ к густонаселённым торговым центрам в Южной Азии и крупным портам в Персидском заливе и Аравийском море. Эффективная дорожная сеть Афганистана улучшит региональную связанность, окажет поддержку увеличившейся внутренней и международной торговле, и будет способствовать созданию рабочих мест и экономическому росту.
СОДЕЙСТВИЕ ТОРГОВЛЕ							
Региональный проект по усовершенствованию приграничных служб (Кредит и грант)	РЕГ	2013	2018	АБР Прав-во Кыргызской Республики Прав-во Таджикистана	17,606 3,401	21,007	В рамках этого проекта будут построены и отремонтированы пункты пересечения границы (ППГ) в Карамыке в Кыргызской Республике (расположен на Коридорах 3b и 5) и Гулистане в Таджикистане (расположен на региональной автомагистрали Ош-Худжанд). Это дополнит улучшения на другой стороне их границ и решит проблему неудовлетворительного состояния физической инфраструктуры и логистических объектов, громоздких процедур и ограниченного использования информационных технологий.

продолжение на следующей странице

Таблица А5.1 *продолжение*

Проект	Страна	Год утверждения	Год закрытия	Финанс. агентства	Финан-е (млн. \$)	Общее финанс. (млн. \$)	Краткое описание
							Проект также будет развивать электронную торговую платформу, такую как национальное единое окно по упорядочению представления данных и обеспечению соответствия представленных данных с требованиями бизнес-процессов. Охват будет включать трансграничный электронный обмен данными и будут приняты международные стандарты для обеспечения регионального взаимодействия. Для не имеющих выхода к морю стран, более быстрое, эффективное по затратам пересечение границ, предсказуемая и прозрачная торговая среда будут способствовать развитию торговли и повышению конкурентоспособности. Это улучшит эффективность коридоров ЦАРЭС, минимизирует негативные последствия географической изоляции и будет способствовать более разнообразной экономической деятельности.
ЭНЕРГЕТИКА							
Проект по обеспечению энергоэффективности	Казахстан	2013	2017	Всемирный банк Прав-во Казахстана	21,8 1,3	23,1	
Проект Север-Юг по усилению линии электропередач Север-Юг (грант)	Афганистан	2013		АБР ИТФА	99 117	216	Этот проект соединит источники импортируемой электроэнергии от северных соседей Афганистана с восточными и южными центрами нагрузки. В рамках проекта будет построена 225-км ЛЭП на 500 киловольт (кВ) между Даште Алван на севере и Кабулом на юге. Это добавит 1000-1300 мега-ватт (МВт) к существующей мощности передачи в 300 МВт. Результаты проекта включают ввод в эксплуатацию линии электропередачи на 500 кВ от Баглана в Кабул (Даште Алван - Архунды), в том числе подстанции 500 кВ / 220 кВ в Архунды в Кабуле. Они будут занимать центральное место в предполагаемой региональной торговле электроэнергией и в важной будущей роли Афганистана в качестве энергетического коридора, соединяющего электрические системы Центральной Азии с его собственными, а также с электрическими системами Южной Азии. Проект будет дополнять второй проект АБР в секторе энергетики в рамках предлагаемого транша 5 Инвестиционной программы развития энергетического сектора АБР по строительству подстанции на 500 кВ для подключения к сети на севере в Даште Алване. Это увеличит торговлю электроэнергией и темпы электрификации в стране. Преимущества будут получены по всем направлениям для всего населения, поскольку больше людей подключатся к распределительным электрическим сетям.

продолжение на следующей странице

Обзор эффективности развития Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества за 2013 год

Таблица А5.1 продолжение

Проект	Страна	Год утверждения	Год закрытия	Финанс. агентства	Финан-е (млн. \$)	Общее финанс. (млн. \$)	Краткое описание
Инвестиционная Программа по развитию сектора энергетики - Транш 5 [ММФ] (грант)	Афганистан	2013		АБР	49,1	49,1	<p>В рамках проекта будет построена и введена в эксплуатацию новая подстанция на 500 кВ / 220 кВ в Даште Алване в северном Афганистане для подключения к линии электропередачи 500 кВ, пересекающей горы Гиндукуша через перевал Саланг. Это увеличит существующие мощности передачи в 300 МВт между северным и южным Афганистаном на 1000 МВт, чтобы сначала позволить осуществлять местную выработку, а также импорт электроэнергии из Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана для поставки электричества для внутренних потребностей Афганистана.</p> <p>Проект связан с помощью АБР по проекту Север-Юг по расширению объемов электропередачи, описанному выше. Это обеспечит лучшее и экономически эффективное распределение мощности путем содействия устойчивому электроснабжению в северном, восточном и южном Афганистане.</p>
Проект реабилитации ГЭС Головная 240 МВт (кредит)	Таджикистан	2013		АБР	136	136	<p>В рамках этого проекта будет отремонтировано электрическое и механическое оборудование для выработки электроэнергии на Головной гидроэлектростанции (ГЭС), в частности, будет произведена полная замена агрегатов 1, 2 и 5. Это увеличит генерирующие мощности ГЭС с 240 до 252 МВт, а также ее операционную эффективность, в том числе в зимний сезон дефицита электроэнергии, тем самым увеличивая круглогодичное наличие электричества для внутреннего потребления и экспорта в Афганистан.</p> <p>Общие установленные генерирующие мощности Таджикистана составляют 5,055 МВт. Значительная доля гидрогенерации (98%) зависит от гидрологических колебаний и приводит к избытку летом и дефициту зимой. Из-за неадекватного обслуживания и реабилитации, объекты ГЭС обветшали, превысив предельный возраст своей экономической жизни. Почти 80% активов по производству и передаче должны быть заменены в целях удовлетворения спроса и устранения зимнего дефицита.</p>

продолжение на следующей странице

Таблица А5.1 *продолжение*

Проект	Страна	Год утверждения	Год закрытия	Финанс. агентства	Финан-е (млн. \$)	Общее финанс. (млн. \$)	Краткое описание
							<p>В Стратегии АБР партнерства со страной на период 2010-2014 гг. реабилитация существующих ГЭС определена как ключевая сфера для интервенций, и в ней отмечено, что надежная и безопасная эксплуатация генерирующих активов и сети передач высокого напряжения важны для надежности взаимосвязи соседней сети и являются обязательным условием для торговли электричеством. Генеральный план энергетического сектора ЦАРЭС определил реабилитацию Головной ГЭС в качестве приоритетного проекта по выработке. С установленной производственной мощностью 240 МВт она является четвертой по величине ГЭС в Таджикистане. Ее среднегодовая выработка снижалась в связи участвовавшими чрезвычайным выходом из строя некоторых агрегатов, а остальные, как ожидается, выйдут из строя в ближайшее время, если не будут проведены безотлагательно основные реабилитационные работы.</p> <p>Проект увеличит поставку возобновляемой энергии в национальную и региональную системы электроснабжения с 743 ГВтч в 2012 году до 1130 ГВтч в 2026 году за счет увеличения средневзвешенной эффективности выработки электростанции с 83% до 89%.</p>
Проект по повышению энергоэффективности промышленных предприятий на основе дополнительного финансирования	Узбекистан	2013		Всемирный банк Прав-во Узбекистана	100 53	153	<p>Целью проекта является повышение энергоэффективности на промышленных предприятиях посредством проектирования и создания механизма финансирования для энергосберегающих инвестиций. Дополнительный кредит поможет финансировать расходы, связанные с реализацией широкомасштабных мероприятий для увеличения энергосберегающего воздействия проекта.</p> <p>Узбекистан является вторым по величине производителем электроэнергии в Центральной Азии, но также и 35-ым государством по объему выбросов углекислого газа во всем мире, отчасти из-за неэффективного использования энергии промышленными предприятиями, которые работают на старом и устаревшем оборудовании. Потенциал энергосбережения за счет внедрения энергоэффективных мероприятий на промышленных предприятиях в Узбекистане является существенным, следовательно, промышленным предприятиям рекомендуется перейти на более эффективные технологии. Инвестиции в области энергоэффективности будут направлены на (i) сокращение выбросов парниковых газов, (ii) то, чтобы сделать промышленность Узбекистана более конкурентоспособной на международных рынках и (iii) высвободить сбереженную энергию (т.е., природный газ и электроэнергию) для экспорта.</p>

продолжение на следующей странице

Обзор эффективности развития Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества за 2013 год

Таблица А5.1 продолжение

Проект	Страна	Год утверждения	Год закрытия	Финанс. агентства	Финан-е (млн. \$)	Общее финанс. (млн. \$)	Краткое описание
Модернизация гидроэлектростанций в Ташкенте, Шахриххан и Кадырья	Узбекистан	2013		ИБР Правительство Узбекистана	100 25	125	Этот проект позволит увеличить генерирующие мощности гидроэлектростанций на Ташкентском, Шахриханском и Кадырьинском каскадах в общей сложности до 70 МВт. В рамках проекта будет произведена модернизация, техническое переоснащение и замена изношенного оборудования. Будут установлены генераторы, турбины, связь и вспомогательное оборудование, в частности, на ТЭЦ-9 на Ташкентском каскаде, ГЭС ЮФК - 2 на Шахриханском каскаде и ГЭС-3 на Кадырьинском каскаде.

АБР = Азиатский банк развития, ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, ЕАБР = Евразийский банк развития, ИБР = Исламский банк развития, ВБ = Всемирный банк.

Источники: Портфель Программы ЦАРЭС и онлайн-базы данных по проектам многосторонних институтов-партнеров ЦАРЭС.

**Таблица А5.2. Инвестиционные проекты ЦАРЭС (кредиты и гранты),
завершенные в 2013 году**

Проект	Страна	Год утверждения	Финансирующие агентства	Финансирование (\$млн)	Общее финансирование (\$млн)	Краткое описание
ТРАНСПОРТ						
Улучшение регионального дорожного коридора ЦАРЭС (Дополнительно)	Кыргызская Республика	2010	АБР Прав-во Кыргызской Республики	23 9	32	<p>В рамках проекта уложено твердое покрытие на 136 километрах (км) дороги от Сары-Таша до Карамыка (в настоящее время улучшается в рамках Гранта 0084 КГЗ: усовершенствование регионального дорожного коридора ЦАРЭС в районе Алайской долины на юго-западе Кыргызской Республики) с укладкой двух слоев (10 сантиметров [см]) асфальтобетона.</p> <p>Этот проект был предусмотрен для сокращения транспортных расходов и содействия региональной торговле и сотрудничеству между Кыргызской Республикой, Китайской Народной Республикой (КНР), Таджикистаном и другими странами Центральной Азии посредством улучшения доступа к рынкам и социальным услугам. Результаты проекта включают (i) улучшение транспортного коридора от Нимич (Таджикистан) до Сары-Таш (Кыргызская Республика); (ii) надлежащее обслуживание и предоставление адекватного финансирования дорожному коридору Нимич - Сары Таш; (iii) улучшение пограничной инфраструктуры на кыргызско-таджикской границе и на границе между Кыргызской Республикой и КНР, и (iv) подписание трансграничного соглашения между Кыргызской Республикой, КНР и Таджикистаном.</p> <p>Проект способствовал сокращению бедности и экономическому росту: (i) движение автотранспорта на проектной дороге быстро увеличивалось в среднем на 28% в год за период 2007-2013 годов; (ii) экономия времени проезда составила, по крайней мере, 50% и транспортные затраты снизились, по меньшей мере, на 30%; (iii) число зарегистрированных автотранспортных средств заметно увеличилось благодаря улучшению состояния дороги, и развились пассажирские и грузовые транспортные услуги за счет более низких транспортных расходов; (iv) местный рынок был усилен за счет лучшей доступности крупных региональных рынков; (v) более высокие цены на удаленных рынках стимулировали местное животноводство и сельскохозяйственное производство; (vi) реализация проекта и создание придорожных предприятий за счет растущего дорожного движения предоставила значительные возможности занятости для местных жителей, включая женщин; (vii) доступ к различным социальным услугам был повышен; и (viii) повышен статус обеспеченности жильем местных жителей за счет снижения расходов на транспортировку строительных материалов.</p>

продолжение на следующей странице

Обзор эффективности развития Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества за 2013 год

Таблица А5.2 продолжение

Проект	Страна	Год утверждения	Финансирующие агентства	Финансирование (\$млн)	Общее финансирование (\$млн)	Краткое описание
Проект реабилитации дороги между Душанбе и границей Кыргызской Республики. Фаза II (Дополнительный)	Таджикистан	2009	АБР Прав-во Таджикистана	20 5	25	<p>Вторая фаза проекта Душанбе - граница Кыргызской Республики по реабилитации дороги (утверждена в 2006 году) была направлена на улучшение региональной дороги, соединяющей Душанбе (Таджикистан) с границей Кыргызской Республики. Дорога является частью Коридоров 3 и 5 ЦАРЭС и делает поездки и торговлю между Таджикистаном и соседними странами более удобной. Посредством улучшения этих участков дорог проект обеспечивает лучшую связанность, увеличивает объем региональной торговли и беспрепятственную транспортировку сельскохозяйственной продукции регионов Таджикистана в Душанбе и на региональные рынки.</p> <p>Этот дополнительный грант финансирует реабилитацию поврежденных участков и защищает участок от затопления соседним гидроэнергетическим проектом. Эти участки были ранее реабилитированы в рамках проекта по реабилитации дороги Душанбе - граница Кыргызской Республики (Фаза I), но частые стихийные бедствия и резкое увеличение объема движения подвергли дорогу к эрозии, требующей дополнительного технического обслуживания. В частности, этот грант финансирует дополнительные компоненты (i) вспомогательные работы на центральном участке (км 140-217) и пограничном участке (км 337-346); (ii) модернизация участка км 95 - 140 км и строительство нового участка объездной дороги км 110 – 12,6 км.</p> <p>Достигнутые улучшения привели к увеличению пропускной способности дорожной сети и обеспечивают эффективные перемещение и транспортировку. Ежедневные международные грузоперевозки по проектному коридору значительно увеличились, а время проезда сократилось. Эксплуатационные расходы транспортных средств и аварийность также значительно снизились, что способствовало и стимулировало международный и внутренний спрос на перевозки. Проект улучшения автодорог также позволил примерно 260 000 жителям Раштской долины получить доступ к удаленным рынкам и значительно улучшить социальные услуги и уровень жизни населения. Проект также содействовал созданию и росту малых и средних предприятий и деятельности социальных сетей, а также росту сельскохозяйственных предприятий и предприятий перерабатывающей промышленности.</p>

продолжение на следующей странице

Таблица А5.2 продолжение

Проект	Страна	Год утверждения	Финансирующие агентства	Финансирование (\$млн)	Общее финансирование (\$млн)	Краткое описание
Механизм мультитраншевого финансирования (ММФ): Инвестиционная Программа развития автодорожной сети, Проект 1	Афганистан	2008	АБР	60	60	<p>ММФ является Дополнительным финансированием для покрытия перерасхода средств в рамках дорожного проекта Андхой-Кайсар и проекта коридора Север-Юг.</p> <p>Проект направлен на содействие экономическому и социальному развитию и сокращению бедности в проектных районах Афганистана через (i) улучшение автотранспортных услуг; (ii) уменьшение транспортных расходов и времени проезда по проектной дороге; (iii) более широкий доступ к социальным услугам, рынкам и другим экономическим возможностям; и (v) повышение потенциала управления проектами при Министерстве общественных работ (МОР).</p> <p>Результаты проекта включали: (i) улучшение участка национальной магистральной дороги от Мазари-Шарифа до Дара-и-Суфа; (ii) трансграничные объекты в Хайратоне и Спин Болдаке; (iii) улучшение информированности общественности о ВИЧ / СПИДе; (iv) улучшение участка национальной магистральной дороги от Бамиана до Якваланга; (v) улучшение участка магистральной дороги от Андхоя до Кайсара до уровня стандарта, который позволяет беспрепятственный проезд всех типов транспортных средств; (vi) магистральные дороги, оборудованные сооружениями для сбора платы за проезд по участку дороги и контроля нагрузки на ось; и (vii) менеджеров проектов, бухгалтеров, инженеров и других административных сотрудников в МОР, имеющих опыт в реализации крупных инвестиционных проектов.</p>
ММФ: Инвестиционная Программа развития автодорожной сети, Проект 2 (объездная дорога Гянджа)	Азербайджан	2008	АБР	55	55	<p>Автодорожная сеть Азербайджана включает, в дополнение к второстепенным и местным дорогам, две крупных автомагистрали: (i) автомагистраль, соединяющая восток и запад, от Баку до границы с Грузией, и (ii) автомагистраль север-юг от границы Российской Федерации до иранской границы через Баку. Автомагистраль восток-запад, протяженность которой составляет примерно в 500 километров (км), является основной магистралью, соединяющей западный регион с внешней торговлей. Перегрузки на ось транспортного средства и отсутствие ресурсов для техобслуживания оставили три четверти всей дорожной сети в плохом состоянии.</p>

продолжение на следующей странице

Таблица А5.2 продолжение

Проект	Страна	Год утверждения	Финансирующие агентства	Финансирование (\$млн)	Общее финансирование (\$млн)	Краткое описание
						<p>Общая программа развития сети автодорог была первоначально разработана для финансирования двух участков автомагистрали с востока на запад: участок Газах - граница Грузии (39 км) и участок объездной дороги Гянджа (39 км), образующие часть участка Евлах-Гянджа. Тем не менее, беспрецедентный рост цен на топливо, коммунальные услуги и основные дорожно-строительные материалы в ходе реализации значительно увеличил затраты на строительство первой. Поскольку имеющиеся средства стали недостаточными для финансирования объездной дороги Гянджа, был изменен масштаб проекта модернизации магистрали Восток-Запад, чтобы исключить объездную дорогу Гянджа.</p> <p>Для поддержки программы развития сети автодорог, ММФ профинансировал улучшение объездной дороги вокруг города Гянджа. Гянджа является вторым по величине городом Азербайджана и частью основной автомагистрали между востоком и западом страны. В рамках сети Азиатских автомобильных дорог, по автомагистрали движется автотранспорт между Каспийским и Черным морями и она имеет потенциал, чтобы стать важным маршрутом для транзитных перевозок между Азией и Европой. Укрепляя транспортные связи из Азербайджана в Грузию, проект будет стимулировать развитие регионального сотрудничества.</p> <p>На момент завершения проекта 37,5 км двухполосной объездной дороги Гянджа были реабилитированы, значительно улучшая связанность в районе, а также дорожное движение между Азербайджаном и Грузией. Объем дорожного движения значительно увеличился, при этом среднесуточный объем движения в 2013 году составлял 4 485 транспортных средств, т.е. в три раза выше значения 1 500 транспортных средств, зарегистрированных в 2007 году, время проезда через Гянджу также значительно сокращено с 40 минут до 20 минут, в то время как значение международного индекса шероховатости для проектной дороги было улучшено с более чем 6,0 в 2007 году до 2,5 в 2013 году. Эти факторы снизили транспортные расходы примерно на 25%-30% в 2013 году за счет сокращения расходов на доставку и сокращения размеров платы за проезд на автобусах и такси.</p> <p>Проект также обеспечил местным жителям в зоне реализации проекта улучшенные возможности для бизнеса и трудоустройства, улучшение доступа к рынкам и социальным услугам, тем самым способствуя социально-экономическому развитию. Он укрепил транспортные связи Азербайджана с соседними странами, тем самым содействуя региональному сотрудничеству.</p>

продолжение на следующей странице

Таблица А5.2 *продолжение*

Проект	Страна	Год утверждения	Финансирующие агентства	Финансирование (\$млн)	Общее финансирование (\$млн)	Краткое описание
Коридор 1 ЦАРЭС (дорога Бишкек-Торугарт), Фаза 1	Кыргызская Республика	2008	АБР Прав-во Кыргызской Республики	20 10	30	<p>Этот грант дополняет Проект Транспортный коридор ЦАРЭС 1 (Бишкек-Торугарт), который был направлен на сокращение транспортных расходов и содействовал укреплению региональной торговли и туризма между Кыргызской Республикой и КНР. Транспортный коридор является кратчайшей дорогой, связывающей Кашгар (яркий культурный и торговый центр КНР) с потребительскими рынками на севере Кыргызской Республики, в Казахстане и Российской Федерации. Тем не менее, плохие дороги и устаревшие и неэффективные объекты и процедуры на ППГ препятствуют международным перевозкам и торговле.</p> <p>Результаты проекта включали (i) улучшение 39 км дороги вдоль коридора Бишкек-Торугарт (с км 400 по км 439 на участке перевал Чар – перевал Ак Беит), что значительно улучшило дорожные условия, транспортные средства теперь ездят со средней скоростью 50-90 км/ч, по сравнению с 25-35 км/ч до проекта. Это также способствовало приграничным и местным автоперевозкам, со средним объемом движения 648 автомобилей в сутки по проектной дороге в 2012 году, примерно на 31% выше, чем при оценке; (ii) генеральный план развития транспортного сектора на 2010-2025 гг, ориентированный на преобразование Кыргызской Республики из не имеющей выхода к морю страны в страну, связывающую страны транзитом. Правительство использует план в качестве руководящего документа для дальнейшей разработки планов развития подсекторов транспорта; и (iii) полноценно работающее Управление по управлению дорожным коридором Бишкек-Торугарт (УДКБТ), который была создан, чтобы эксплуатировать и поддерживать основные международные автодорожные коридоры в стране.</p>

продолжение на следующей странице

Обзор эффективности развития Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества за 2013 год

Таблица А5.2 продолжение

Проект	Страна	Год утверждения	Финансирующие агентства	Финансирование (\$млн)	Общее финансирование (\$млн)	Краткое описание
Проект Коридор Север-Юг (заем)	Афганистан	2006	АБР	118	141	<p>Афганистан не имеет выхода к морю и значительная площадь страны покрыта горами, при этом автомобильный транспорт является основным средством передвижения. Но дорожная сеть, построенная в 1960-х и 1970-х годах, ухудшилась в результате плохого обслуживания, и в 2001 году только 10% дорог были в хорошем состоянии. Так как многие партнеры по развитию оказали поддержку реабилитации региональных автомобильных дорог, АБР фокусировался на соединении с кольцевой автодорогой через коридоры север-юг. После реабилитации большей части национальной кольцевой автодороги, правительство отдает приоритет развитию остальных участков коридоров север-юг и восток-запад, соединяющихся в КАД, таким образом, чтобы в крупных городах, таких как Мазар-и-Шариф и Кабул, улучшить доступ для людей, живущих в отдаленных районах в центре страны. Проектные дороги были частью коридоров север-юг и восток-запад. Проект был нацелен на оказание содействия экономическому и социальному развитию, и снижению уровня бедности в проектной зоне.</p> <p>По завершении проекта были реабилитированы 133,94 км дороги Мазар-и-Шариф-Дар-и-Суф, и 86,71 км дороги Бамиан-Якавланг. Две дороги находятся на коридоре север-юг и соединяются с КАД через центральный Афганистан. Кроме реабилитации национальных автомагистралей север-юг, другие результаты проекта включают (i) установку трансграничных объектов, (ii) проведение профилактики ВИЧ/СПИД и кампанию по повышению осведомленности о торговле людьми, (iii) управление проектом и мониторинг, и (iv) поэтапную поддержку управления проектами.</p> <p>Время в пути сократилось с 6 часов до 1,5 часа между Бамианом и Якавлангом, и с 8 до 2 часов между Дар-и-Суфом и Мазар-и-Шарифом. Автомобильное движение улучшилось более чем на 10% на участках дорог и затраты на эксплуатацию транспортных средств сократились более чем на 45%.</p> <p>Проектные дороги считаются одними из лучших дорог в Афганистане. Якавланг, являющийся преимущественно сельскохозяйственным районом с высоким уровнем бедности, теперь связан с рынками через Бамиан. Из-за более короткого времени в пути, теперь семьи разрешают женщинам ездить из Якавланга в университет в Бамиане. Трансграничный компонент сократил время оформления в Спин Болдаке для пересечения границы между Пакистаном и Афганистаном.</p>
			Прави-во Афганистана	3		
			ЯФСБ	20		

продолжение на следующей странице

Таблица А5.2 продолжение

Проект	Страна	Год утверждения	Финансирующие агентства	Финансирование (\$млн)	Общее финансирование (\$млн)	Краткое описание
СОДЕЙСТВИЕ ТОРГОВЛЕ						
Проект по содействию торговле и транспорту (СТТ) в Пакистане II	Пакистан	2009	Всемирный банк Прав-во Пакистана	16,6 8,4	25	<p>Этот проект улучшил эффективность торговли и транспортной логистики путем содействия: (i) реализации Национальной программы улучшения торгового коридора (НПУТК); и (ii) упрощению и модернизации процедур и практики международной торговли Пакистана. ПСТТ II был продолжением и расширением ПСТТ I 2001 года, который был завершен в июне 2006 года и поддержал снижение средних затрат на логистику с 11% от объема национальной торговли в 1996 году до примерно 6% в 2006 году. ПСТТ I реализовывался на основе кредита для содействия торговле в качестве основного компонента международной торговой политики Пакистана. Это помогло создать Национальный комитет по содействию торговле и транспорту (НКСТТ) как юридически, так и операционно. Программа по усовершенствованию национальных торговых коридоров была принята в 2005 году для улучшения национальной транспортной логистики, инфраструктуры и услуг. ПСТТ II помог обеспечить аналитические основы, необходимые для реализации программы реформ и содействия подготовке инвестиций в рамках программы и для дальнейшей модернизации практики и процедур традиционной торговли и транспорта в Пакистане.</p> <p>Этот проект поддержал приоритетные реформы для снижения задержек, повышения качества и сокращения транспортных издержек. Проект частично модернизировал, упорядочил и упростил практики и процедуры содействия коммерческой торговле и транспорту. Первостепенными бенефициарами улучшения логистических систем были промышленность и торговля Пакистана, которые в настоящее время пользуются более широкими возможностями по сокращению своих расходов на ведение бизнеса и повышению своей конкурентоспособности на международных рынках. Это также привело к сокращению расходов для пакистанских потребителей.</p>

продолжение на следующей странице

Обзор эффективности развития Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества за 2013 год

Таблица А5.2 продолжение

Проект	Страна	Год утверждения	Финансирующие агентства	Финансирование (\$млн)	Общее финансирование (\$млн)	Краткое описание
Региональный Проект по модернизации таможенных служб и развитию инфраструктуры (Компонент Кыргызской Республики)	Кыргызская Республика	2004	АБР Прав-во Кыргызской Республики	7,5 1,9	9,4	<p>Этот проект дополняет Региональную Программу АБР по содействию торговле и таможенному сотрудничеству, утвержденную в 2002 году, которая поддерживала реформы и модернизацию таможенных служб в Кыргызской Республике и Таджикистане. Проект был направлен на два основных компонента: (i) разработка единой автоматизированной информационной системы (ЕАИС), которая состояла из трех взаимосвязанных субкомпонентов: (a) разработка основных системных приложений для ЕАИС, (b) развитие коммуникационной инфраструктуры, и (c) развитие людских ресурсов и кампания по информированию общественности; и (ii) развитие инфраструктуры в пунктах пересечения границы (ППГ), который, в свою очередь состоит из (a) улучшения инфраструктуры и объектов ППГ, (b) обеспечения оборудования для таможенных операций и борьбы с контрабандой, и (c) наращивания потенциала и межведомственного приграничного сотрудничества.</p> <p>Проект (i) улучшил эффективность и прозрачность таможенных услуг, укрепил проводимые реформы таможенного законодательства и упростил таможенные процедуры; и (ii) способствовал содействию торговле и региональному таможенному сотрудничеству посредством согласованных таможенных реформ и модернизации в странах Восточной и Центральной Азии.</p> <p>Автоматизация таможенной службы благодаря полному вводу в эксплуатацию ЕАИС повысила эффективность и прозрачность таможенных услуг. Сбор таможенных поступлений в 2012 году составил \$639 млн., что в пять раз выше уровня \$114. млн в 2003 году. В конце 2012 года Государственная таможенная служба (ГТС) сообщила о том, что 70% таможенных деклараций обрабатывались через ЕАИС. Время обработки таможенных деклараций значительно сократилось, с 60 минут до 5-15 минут. ГТС также указала, что уровень коррупции снизился благодаря снижению человеческого фактора в таможенном процессе, о чем свидетельствует сокращение числа таможенных правонарушений с 4 488 случаев в 2005 году до 3 076 случаев в 2012 году, которое, как ожидается, продолжит снижаться и дальше.</p>

продолжение на следующей странице

Таблица А5.2 *продолжение*

Проект	Страна	Год утверждения	Финансирующие агентства	Финансирование (\$млн)	Общее финансирование (\$млн)	Краткое описание
ЭНЕРГЕТИКА						
Региональный проект по соединению линий электропередачи (компонент Афганистана (Дополнительный))	Афганистан	2 010	АБР	12	12	<p>Это дополнительный проект, охватывающий вопросы возросших издержек по сравнению с запланированными по смете по Проекту соединения региональных линий электропередачи (утвержденному в 2006 году), который был разработан, чтобы построить линию электропередач между Таджикистаном и Афганистаном. Целью является экспортировать излишки электроэнергии, вырабатываемой в летний период в Таджикистане в объеме до 300 мегаватт (МВт) в Афганистан, который имеет дефицит энергии.</p> <p>Строительство на стороне Таджикистана осуществлялось успешно, и было запланировано к завершению в конце 2010 года, но большая часть работ на стороне Афганистана отставала от графика. Часть линии передач на стороне Афганистана имеет две составляющие: (I) 157-километровая (км) 220-киловольтная (кВ) линия электропередачи от Шерхан Бандара до подстанции Пул-и-Хумри, и (II) две подстанции в Кундузе и Баглане, финансируемые Исламским банком развития. Линию электропередачи планировалось завершить в начале 2011 года, чтобы передавать электроэнергию в летнее время из Таджикистана, но проекту срочно потребовалось дополнительное финансирование. Позднее начало строительства и возрастающие проблемы безопасности в районе реализации проекта в 2009 году задержали осуществление работ и увеличили затраты. Разрыв в финансировании в размере \$12 млн. позволил бы завершить работы по строительству линий и покрыть увеличившиеся затраты на оборудование, рабочую силу и материалы.</p> <p>Проект содействовал региональному сотрудничеству и энергетической безопасности в Афганистане и получению доходов от экспорта для Таджикистана. Он усилил работу, проводимую в рамках Программы ЦАРЭС, и помог расширить энергетическую безопасность и торговлю электроэнергией в регионе.</p>

продолжение на следующей странице

Обзор эффективности развития Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества за 2013 год

Таблица А5.2 продолжение

Проект	Страна	Год утверждения	Финансирующие агентства	Финансирование (\$млн)	Общее финансирование (\$млн)	Краткое описание
Региональный проект по соединению линий электропередачи (компонент Афганистана)	Афганистан	2006	АБР	35	56	<p>Годы конфликта оказали очень серьезное воздействие на электроэнергетическую инфраструктуру Афганистана, сократив генерирующие мощности до 250 МВт в 2005 году с 456 МВт в 1990-х годах. Нехватка генерирующих мощностей привела к широко распространенному сбросу нагрузки, при этом подача электричества осуществлялась только на несколько часов в день. Использование небольших дизельных генераторов увеличило уровень загрязнения воздуха и средние затраты на генерирование были высокими. В то же время в Таджикистане существовали большие излишки электричества генерируемого на гидроэлектростанциях. Вода сбрасывалась без выработки электричества в летнее время ввиду отсутствия передающих мощностей и доступа к экспортным энергетическим рынкам. Отсутствие внутреннего достаточно развитого рынка в Таджикистане и неспособность удовлетворить спрос на электричество в Афганистане означало, что региональное сотрудничество было экономически взаимовыгодным подходом в решении проблемы спроса и предложения в двух странах.</p> <p>Проект соединил электросети в Афганистане и Таджикистане по 220-кВ двухцепной линии электропередачи, которая связывает гидроэлектростанции, расположенные на реке Вахш в Таджикистане с пограничным городом Шерхан Бандар и далее с Кундузом, Багланом и Пул-и-Хумри в Афганистане. Эта линия была в конечном итоге соединена с основным центром спроса на электричество в Афганистане – Кабулом – посредством строящегося афганского 220-кВ коридора, связывающего Пул-и-Хумри с Кабулом.</p> <p>В рамках проекта также осуществлены модернизация и инвестиции в сокращение дефицита электроэнергии в зимнее время в Таджикистане посредством (i) увеличения доступного уровня генерирования и (ii) снижения уровня технических потерь в южном Таджикистане. Обе меры нацелены на экспорт 300 мегаватт (МВт) в Афганистан и генерирование дополнительных 320 гигаватт-часов (ГВтч) электричества в Таджикистане ежегодно.</p> <p>Проект усилил сотрудничество в секторе электроэнергетики, обеспечив связанность для передачи электроэнергии между Таджикистаном и Афганистаном. Он (i) увеличил экспорт электроэнергии и потенциал генерирования доходов Таджикистана за счет увеличения генерирующей мощности ГЭС южной сети, (ii) восстановил поставки электроэнергии для потребителей в Афганистане, (iii) улучшил потенциал в области операционной деятельности электроэнергетического органа Афганистана (DABM) и (iv) улучшил коммерческую деятельность «Барки Тоджик» (БТ).</p>
			Прав-во Афганистана	4		
			ТФРА	17		

АБР = Азиатский банк развития, ТФРА = Трастовый фонд реконструкции Афганистана, ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, ЯПСБ = Японский фонд сокращения бедности.

Источник: Портфель Программы ЦАРЭС, отчеты о завершении проектов, связанных с ЦАРЭС и онлайн-базы данных по проектам многосторонних институтов-партнеров ЦАРЭС.

Таблица А5.3. Проекты технической помощи ЦАРЭС, утвержденные в 2013 году

Проект технической помощи	Страна	Год закрытия	Финансир. агентства	Финансирование (\$000)	Общее финанс. (\$000)
Проект регионального усовершенствования приграничных служб	Пакистан	2014	АБР Прав-во Пакистана	800	950
				150	
ЦАРЭС: Промежуточный обзор Стратегии по транспорту и содействию торговле и Плана действий по реализации (Дополнительное финансирование)	РЕГ	2014	АБР	225	225
Подготовка проекта по усовершенствованию Коридоров ЦАРЭС 3 и 5	Таджикистан	2015	АБР Прав-во Таджикистана	500	650
				150	
Содействие региональной транзитной торговле в ЦАРЭС	РЕГ	2016	Страны ЦАРЭС АБР ЯФСБ	100	1600
				1500	
Согласование таможенных мер по содействию торговле с передовыми практиками в ЦАРЭС	РЕГ	2016	Страны ЦАРЭС АБР ЯФСБ	100	1350
				1250	
Координированное управление границами, ориентированное на результаты, в ЦАРЭС	РЕГ	2016	Страны ЦАРЭС АБР ЯФСБ	100	1350
				1250	
Продвижение сотрудничества в области санитарных и фитосанитарных мер для ЦАРЭС	РЕГ	2014	Страны ЦАРЭС АБР ФССБ	60	560
				500	
Помощь для торговли для Центральной Азии	РЕГ	2018	ПРООН Прав-во Финляндии	416	2416
				2000	
Проект модернизации таможенной службы в Азербайджане	Азербайджан	2014	ПРООН Прав-во Азербайджана	70	620
				550	
Усиление торгового и инвестиционного режима Таджикистана	Таджикистан	2015	АБР	225	225
ММФ 2: Развитие энергетики на 2014-2023 гг.	Афганистан	2014	АБР Прав-во Афганистана	1500	1600
				100	
Приложение к Генеральному плану энергетического сектора Афганистана	Афганистан	2014	АБР	225	225
Проект реабилитации Токтогульской ГЭС, Фаза 2	Кыргызская Республика	2014	АБР Прав-во Кыргызской Республики	700	750
				50	
Помощь программе знаний Института ЦАРЭС (Фаза 1) (Дополнительное финансирование)	РЕГ	2015	АБР	1500	1500
Профилактика и борьба с ВИЧ/СПИД и другими инфекционными болезнями в странах ЦАРЭС	РЕГ	2015	АБР ВИЧ/КНР РССБ	1800	1800

АБР = Азиатский банк развития, ЯФСБ = Японский фонд сокращения бедности, ФССБ = Фонд сотрудничества в области сокращения бедности; ФРССБ КНР = Фонд регионального сотрудничества и сокращения бедности КНР, РЕГ = региональный.

Источник: Портфель Программы ЦАРЭС.

Таблица А5.4. Проекты технической помощи ЦАРЭС, закрытые в 2013 году

Проект технической помощи	Страна	Год утверждения	Финанс. агентства	Финансирование (\$000)	Общее финанс. (\$000)
ТРАНСПОРТ					
Инвестиционная программа развития транспортной сети, Транш 2	Афганистан	2012	АБР	225	225
Вторая программа развития сети автодорог	Азербайджан	2012	АБР	225	225
Проект развития автодорог Внутренней Монголии	КНР	2009	АБР КНР	600 150	750
Проект по усовершенствованию транспорта и окружающей среды в Синьцзяне	КНР	2007	АБР КНР	700 200	900
СОДЕЙСТВИЕ ТОРГОВЛЕ					
ЦАРЭС: Транспорт и содействие торговле: Проект усовершенствования пунктов пересечения границы и развития единого окна	РЕГ	2011	АБР	2000	2000
Поддержка продвижению внешней торговли и инвестиций в Узбекистане (Фаза 2)	Узбекистан	2010	ПРООН	487	487
Усовершенствование услуг приграничной торговли и правил для малых и средних предприятий (МСП)	Монголия, КНР	2009	АБР	1500	1500
Программа продвижения торговли и инвестиций в Черноморском регионе	РЕГ	2007	ПРООН Прав-во Турции, Прав-во Греции, Прав-во Австрии; Черноморск. эконом. сотруд-во	360 2200	2560
ЭНЕРГЕТИКА					
CASAREM-Генерирование и передача энергии с Талимарджанской ГЭС (Дополнительный)	Узбекистан	2011	АБР	600	600
ЦАРЭС: Региональный генеральный план энергетического сектора	РЕГ	2010	АБР Страны ЦАРЭС	2000 500	2500
Мультистрановой проект по наращиванию потенциала CASILM (Кыргызская Республика)	РЕГ	2010	ПРООН ГЭФ, GIZ	76 356	432
Проект реабилитации энергетического сектора	Кыргызская Республика	2010	АБР Прав-во Кыргызской Республики	1000 100	1100
CASAREM- Генерирование и передача энергии с Талимарджанской ГЭС	Узбекистан	2009	АБР Прав-во Узбекистана	1500 375	1875
МУЛЬТИСЕКТОРНЫЕ					
Усиление ЦАРЭС, 2007-2012 гг. (Дополнительный)	РЕГ	2011	АБР	750	750
Усиление ЦАРЭС, 2007-2012 гг. (Дополнительный)	РЕГ	2011	АБР	1000	1000
Усиление ЦАРЭС, 2007-2009 гг. (Дополнительный)	РЕГ	2010	АБР	3000	3000
Усиление ЦАРЭС, 2007-2009 гг.	РЕГ	2007	АБР Страны ЦАРЭС	5000 200	5200

АБР = Азиатский банк развития, CASILM = Инициатива центральноазиатских стран по землеустройству, ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, CASAREM = Региональный электрический рынок Центральной Азии/Южной Азии, ГЭФ = Глобальный экологический фонд, GIZ = Германское агентство международного сотрудничества (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit), РЕГ = региональный, ПРООН = Программа развития ООН.

Источник: Портфель Программы ЦАРЭС.

Таблица А5.5. Инвестиции Механизма мультитраншевого финансирования ЦАРЭС, осуществляемые в 2013 году

Название инвестиций ММФ	Страна	Год утверждения	Финансир. агентства	Финансирование (млн. \$)	Общее финансир. (млн. \$)	Краткое описание проекта
ТРАНСПОРТ И СОДЕЙСТВИЕ ТОРГОВЛЕ						
Механизм мультитраншевого финансирования (ММФ): Программа инвестиций в развитие сети автодорог (грант)	Афганистан	2008	АБР	400	1 250	Общая инвестиционная программа включает физическое строительство около 2 900 километров (км) национальных автодорог и ремонт около 1 500 км существующих дорог. Нефизическая часть включает реорганизацию Министерства общественных работ, создание нового агентства по национальным дорогам, создание подразделения по ремонту дорог, внедрение улучшенных процедур по обеспечению безопасности дорожного движения и проведение обучающих программ с целью улучшения планирования и управления проектом. Первый транш был утвержден в 2008 году и охватывал превышение затрат в рамках Проекта по 240-км автодороге Андохой – Кайсар и Проекта по 238-км коридору Север-Юг. Второй транш был выдан в 2010 году, в рамках которого реабилитирован 90-км участок Кайсар-Бала Мургаб автодороги Герат – Андохой и построен участок Бала Мургаб-Ламан (около 143 км), включая связанные строительные работы, общее управление проектом и контрактами, надзор за строительством и мониторинг, механизмы обеспечения безопасности и связанные работы по развитию сообществ.
			Всемирный банк	150		
			USAID	400		
			Прав-во Афганистана	300		
ММФ: Программа инвестиций в развитие транспортной сети (грант)	Афганистан	2011	АБР	754	805	Данная инвестиционная программа предназначена для физических и нефизических усовершенствований в сетях автомобильных и железных дорог страны для дальнейшего усовершенствования связанности национальных и региональных путей сообщения и расширения доступа к социальным и экономическим возможностям из Центральной Азии к рынкам на юге, востоке и западе. Результаты проекта включают (i) реконструированы/реабилитированы 578 км региональных и национальных автодорог, (ii) построено 225-км железной дороги и станция между Мазар-и-Шерифом и Андохоем, (iii) эффективная эксплуатация и содержание железной дороги Хайратан – Мазар, (iv) усилен потенциал Министерства общественных работ и (v) улучшено управление транспортным сектором. В рамках первого транша, выделенного в 2011 году, осуществлена модернизация (i) 50-км участка автодороги Баграмы - Сапары, 51-км автодороги Джабул Сарадж - Ниджраб, и 44-км дороги Файзабад - Бехарак; (ii) и оказана поддержка контракту по эксплуатации и содержанию проектной железной дороги и для улучшения планирования на уровне Министерства транспорта, новой системе управления автодорожными и железнодорожными активами. Второй транш, утвержденный в 2012 году, будет использован для реконструкции оставшихся участков: (i) 106-км участок автодороги Кабул - Джелалабад, (ii) 112-км участок автодороги Фазабад – Эшкашим и (iii) 33-км участка автодороги Лашкар Гах - Герешк.
			Прав-во Афганистана	18		
			ИТФА	33		

Обзор эффективности развития Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества за 2013 год

Таблица А5.5 продолжение

Название инвестиций ММФ	Страна	Год утверждения	Финансир. агентства	Финансирование (млн. \$)	Общее финансир. (млн. \$)	Краткое описание проекта
ММФ: Программа развития сети автодорог (заем)	Азербайджан	2007	АБР	500	3 361	Эта программа ММФ нацелена на развитие адекватной, эффективной, безопасной и устойчивой сети автодорог, связывающей Азербайджан в национальном и международном масштабе. Его непосредственные результаты включают улучшенную национальную сеть автодорог и эффективное и результативное управление автодорожной сетью. Результаты будут получены в рамках двух компонентов: (i) развитие дорожной инфраструктуры и (ii) развитие потенциала в области управления автодорожной сетью. Первый транш проекта был выделен в 2007 году и использован для строительства примерно 59-км новой четырехполосной скоростной автомагистрали Масали-Астара на границе с Ираном и реабилитации около 120 км местных дорог, соединяющихся с этой скоростной автодорогой, установки весовой станции, закупки автодорожного ремонтного оборудования и предоставления необходимой помощи по вопросам управления для реализации проекта. Последующие транши, выделенные в 2008 и 2011 гг., использованы для модернизации автодороги Гянджа-Казах с двухполосной до четырехполосной, развитие трансграничной инфраструктуры и сооружений в Астаре и оказание поддержки по наращиванию потенциала для управления сетью автодорог.
			Прав-во Азербайджана	350		
			ЕБРР, ИБР, Всемирный банк	2,511		
ММФ: Вторая инвестиционная программа по развитию сети автодорог (заем)	Азербайджан	2012	АБР	500	625	В рамках этой инвестиционной программы будет построен примерно 63-км участок автодороги Масали-Шорсулу вдоль коридора Юг-Север страны; она также включает нефизические инвестиции для повышения безопасности дорожного движения и развития потенциала для достижения более высоких темпов экономического роста и расширения объемов торговли с соседними странами. Ожидается, что проект создаст эффективный, адекватный, безопасный и устойчивый южный автодорожный коридор, проходящий от Баку в Азербайджане.
			Прав-во Азербайджана	125		
ММФ: Коридор ЦАРЭС I (участок в Жамбыльской области), Инвестиционная программа [Международный транзитный коридор Западной Европа – западная часть КНР] (Заем)	Казахстан	2008	АБР	700	1 480	Этот ММФ усовершенствует и расширит международный транзитный коридор Западной Европа – западная часть КНР, проходящий от Хоргоса на границе КНР через Алматы и Шымкент до западной границы с Российской Федерацией. Инвестиции в автодороги будут осуществляться в КНР, Кыргызской Республике и Таджикистане. Коридор представляет собой флагманскую деятельность в рамках Программы ЦАРЭС, который ведет в Узбекистан, Туркменистан, Афганистан и Пакистан. С 2008 по 2012 гг. были утверждены четыре транша, которые были использованы на развитие, строительство, реконструкцию, модернизацию автодорог и установку автодорожных ремонтных сооружений.
			ИБР	414		
			ЖСА	150		
			Прав-во Казахстана	216		

продолжение на следующей странице

Таблица А5.5 продолжение

Название инвестиций ММФ	Страна	Год утверждения	Финансир. агентства	Финансирование (млн. \$)	Общее финансир. (млн. \$)	Краткое описание проекта
ММФ: Программа инвестиций в Коридор ЦАРЭС 2 (Мангистауская область) (Заем)	Казахстан	2010	АБР	800	1 212	В рамках инвестиционной программы будут (i) реконструированы 790 км автодорог на Коридоре ЦАРЭС 2 в Мангистауской области, которые включают 430 км на участке Актау – Манаша, 84 км на участке Бейнеу – Акжигит (граница Узбекистана) и 237 км на участке Жетибай - Фетисово; (ii) усилен потенциал для осуществления планирования, управления проектом и управления активами; (iii) улучшены инфраструктура и объекты в пунктах пересечения границы. Первый транш был выделен в 2010 году для (i) реконструкции 200 км участков дорог: км 372,6 -514,3, км 574 и 632,3, включая кульверты и мосты, переходы, дорожные знаки и сигнальные столбы в местах, наиболее подверженных возникновению ДТП; и (ii) для предоставления институциональной поддержки Департаменту автодорог Министерства транспорта и коммуникаций. Второй транш был выделен в 2012 году для реконструкции около 790 км участков автодорог на Коридоре ЦАРЭС 2 в Мангистауской области и модернизации трансграничной инфраструктуры и объектов.
			Прав-во Казахстана	412		
ММФ: Программа развития западного регионального автодорожного коридора	Монголия	2011	АБР	170	262	Эта программа ММФ оказывает поддержку инклюзивному экономическому росту и эффективному региональному сотрудничеству посредством улучшения связанности в западном регионе Монголии. Результаты проекта обеспечат доступ к отдаленным районам, а также между западной Монголией и соседними странами, и обеспечат связанность для доступа к экономическим возможностям и социальным услугам, снизят высокие затраты, связанные с импортными операциями, и улучшат конкурентоспособность экспорта региона. Первый транш был утвержден в 2011 году и используется для строительства местных подъездных дорог; ремонтного центра и обеспечит наращивание потенциала для планирования ремонта и технического содержания дорог, планирования, закупок и управления проектом.
			Прав-во Монголии	92		
ММФ: Программа инвестиций в автодороги Коридора ЦАРЭС 2 (Заем)	Узбекистан	2010	АБР	610	1 600	Данный ММФ нацелен на улучшение связанности, повышение эффективности транспортных систем и создание институциональной эффективности в Узбекистане. В рамках инвестиционной программы будет реконструировано около 222-км участка автомагистрали А380, которая соединяет Узбекистан с Афганистаном, Казахстаном, Кыргызской Республикой, Таджикистаном и Туркменистаном; и усиление транспортной логистики и устойчивости дорожного сектора. Инвестиционная программа имеет очень тесные связи с Коридором ЦАРЭС 6, который ведет к кольцевой автодороге в Афганистане и далее – к основным портам в Пакистане и Иране. В рамках трех траншей проекта, утвержденных в 2010-2012 гг., осуществлена реконструкция около 87% автомагистрали А380, усилена логистика автодорожных перевозок, модернизированы трансграничные сооружения и сокращено время оформления при пересечении границы.
			Прав-во Узбекистана	990		

продолжение на следующей странице

Обзор эффективности развития Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества за 2013 год

Таблица А5.5 продолжение

Название инвестиций ММФ	Страна	Год утверждения	Финансир. агентства	Финансирование (млн. \$)	Общее финансир. (млн. \$)	Краткое описание проекта
ММФ - Вторая программа инвестиций в автодороги Коридора ЦАРЭС 2 (Грант)	Узбекистан	2011	АБР	500	600	Эта инвестиционная программа для Узбекистана будет способствовать увеличению объемов как внутренней, так и международной торговли за счет финансирования реконструкции участка Коридора ЦАРЭС 2 в Узбекистане, который соединяет Узбекистан с Афганистаном, Казахстаном, Кыргызской Республикой, Таджикистаном и Туркменистаном. Инвестиционная программа включает реконструкцию 236-км участка Коридора 2 и реализацию планов по обеспечению устойчивости системы автодорог с точки зрения безопасности дорожного движения и управления активами. Программа, включающая два транша, утвержденных в 2011 и 2012 гг., поможет улучшить связанность сообщений за счет реконструкции примерно 165-км участка автодороги Коридора 2 и разработки национальной стратегии по обеспечению безопасности автодорожной инфраструктуры и контрольного списка и руководства по безопасности дорожного движения.
			Прав-во Узбекистана	100		
ЭНЕРГЕТИКА						
ММФ: Программа инвестиций в развитие сектора энергетики (Грант)	Афганистан	2008	АБР	570	2 332	Физические и нефизические результаты этого ММФ будут способствовать созданию более надежной энергетической системы. Физические результаты включают (i) реабилитацию, усиление и расширение Северо-восточной энергетической системы (СВЭС); (ii) развитие системы распределения для центров нагрузки, получающих энергию от СВЭС; (iii) увеличение национальных генерирующих мощностей за счет новых малых и мини-гидроэнергетических проектов; и (iv) реабилитацию газовых месторождений. Нефизические результаты включают (i) обучение для осуществления лучшей эксплуатации и технического содержания системы; (ii) улучшение планирования, управления проектами и системами, включая внедрение управленческой информационной системы; (iii) учет, выставление счетов и сбор тарифов и (iv) тематический охват, включая учет гендерных вопросов и развитие частного сектора. Начиная с 2008 года, четыре транша были использованы для создания механизмов для осуществления мониторинга и оценки, отчетности и измерений в процессе создания энергетических систем. Были запущены субпроекты, которые обеспечили поставку электроэнергии примерно 45 000 новым домохозяйствам/коммерческим/промышленным пользователям.
			ЕБРР, Прав-во Афганистана ИБР, Всемирный банк	1 762		

АБР = Азиатский банк развития, ИТФА = Инфраструктурный трастовый фонд Афганистана, ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, ЕБРР = Европейский банк реконструкции и развития, ИБР = Исламский банк развития, JICA = Японское агентство международного сотрудничества, КНР = Китайская Народная Республика, USAID = Агентство США по международному развитию.

Источник: Портфель Программы ЦАРЭС.

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

ОБУЧАЮЩИЕ МЕРОПРИЯТИЯ ЦАРЭС

Транспорт и содействие торговле

Институт ЦАРЭС и команда по содействию торговле разработали ряд мероприятий для более широкого распространения отчетов по Измерению и мониторингу эффективности коридоров (ИМЭК) и продвижению их использования в качестве инструмента для принятия решений, обмена результатами передовых практик с высокопоставленными официальными лицами ЦАРЭС, поддержки преобразования таможенных служб в службы, содействующие торговле, путем финансирования учебных программ, проводимых экспертами ВТО, и наращивания профессиональных навыков поставщиков транспортных услуг, чтобы повышение их производительности дополняло усилия правительств, направленные на совершенствование процедур.

Учебные программы для таможенных офицеров стран ЦАРЭС проводятся совместно с Шанхайским таможенным колледжем и ВТамО. Институт ЦАРЭС выразил заинтересованность в поддержке этой деятельности. Команда Института

ЦАРЭС и команда по содействию торговле совместно с Институтом АБР разработали дополнительные программы по наращиванию потенциала, чтобы обеспечить содержание для последующих информационных продуктов.

В феврале 2013 года АБР и ВТамО совместно организовали семинар по Пересмотренной Киотской конвенции (ПКК) в Астане (Казахстан). Участникам из всех стран-членов ЦАРЭС было рассказано о правах, обязанностях, и преимуществах ПКК, которая является Международной конвенцией об упрощении и гармонизации таможенных процедур. Также были объяснены требования для вступления и инструменты самооценки, которые будут служить в качестве направляющего руководства для стран во время процесса вступления.

В феврале 2013 года правительственные официальные лица из Казахстана приняли участие в национальном семинаре по эффективным трансграничным перевозкам, который был проведен совместно Министерством транспорта и коммуникаций

Республики Казахстан, Экономической и социальной комиссией ООН для Азии и Тихоокеанского региона (ЭСКАТО ООН) и Институтом ЦАРЭС. Участники узнали о различных моделях по содействию перевозкам, разработанными ЭСКАТО ООН, и обсудили потенциальные возможности применения моделей на коридорах ЦАРЭС, связывающих Европу и Китайскую Народную Республику.

В марте 2013 года команда ЦАРЭС по содействию торговле и Институт ЦАРЭС совместно провели в Алматы (Казахстан) Международный семинар по вопросам ИМЭК, под названием «Опыт и международные перспективы ЦАРЭС». Отчеты ИМЭК помогают определить причины затрат и задержек при транзитных перевозках грузов, что может направлять политиков в принятии стратегических, инвестиционных решений и в процессе осуществления улучшений. Участники рассмотрели опыт ИМЭК за последние 4 года и обсудили пути максимального использования данных, чтобы содействовать торговле, и внедрять ИМЭК в других субрегионах.

В апреле 2013 года Институт ЦАРЭС, команда ЦАРЭС по содействию торговле и Секретариат ЦАРЭС организовали учебную поездку «Интегрированное содействие торговле «на границе» и «за пределами границ»: Реформы и реализация в Грузии», которая финансировалась совместно с Институтом АБР. Национальные координаторы, сотрудники таможенных служб и представители пограничных ведомств посетили морской порт Батуми, зону таможенного оформления и пункт пропуска Сарпи, где ознакомились с реформами Грузии по содействию торговле, в частности, с использованием технологии для модернизации и обеспечения прозрачности и честности в процедурах. Официальные лица обсудили институциональные реформы таможни и стратегию управления границами, в то время как участники рассказали об аналогичных реформах, проведенных правительствами их стран. Докладчики были представителями Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе,

Программы развития ООН, Программы управления границами в Центральной Азии и ВТамО.

АБР совместно с Генеральной таможенной администрацией Китайской Народной Республики профинансировали проведение двухнедельного обучения по модернизации таможенных служб и управлению рисками для стран ЦАРЭС, состоявшегося в мае 2013 года. Оно проводилось в Шанхайском таможенном колледже, который определен ВТамО в качестве регионального учебного центра для Азиатско-Тихоокеанского региона. Старшие офицеры и офицеры среднего звена таможенных служб поделились своим опытом и узнали о вопросах модернизации таможни, присоединения к ПКК, управления рисками, и о развитии электронной таможни. Курс включал выезды на места и обучение на рабочем месте.

Проведенный в Бишкеке в июне 2013 года учебный курс по логистике Федерации ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС (ФАПЭ ЦАРЭС), был направлен на повышение уровня профессионализма, эффективности и управленческих навыков грузоперевозчиков, экспедиторов и логистических компаний в Центральной Азии. Темы включали управление цепочкой поставок, спрос и обслуживание клиентов, закупки и управление потоками запасов, глобальную логистику и выполнение логистических операций третьим лицом, распределительные центры и склады, и финансирование цепочки поставок. Также были обсуждены ключевые вызовы и местные промышленные ассоциации выступили с дополнениями к дискуссии по ключевым вопросам. Курс был организован при поддержке АБР в сотрудничестве с Ассоциацией экспедиторов Кыргызской Республики, Ассоциацией перевозчиков Кыргызской Республики, и Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков Кыргызской Республики.

Аналогичный обучающий курс ЦАРЭС по логистике проводился в Душанбе для грузоотправителей, экспедиторов и управляющих цепочками поставок в июле 2013 года. Он продемонстрировал участникам, как справляться с задержками

на коридорах ЦАРЭС, сократить потери скоропортящихся грузов и свести к минимуму обратные порожние рейсы. Курс, организованный командой по содействию торговле ЦАРЭС и Постоянным представительством АБР в Таджикистане в сотрудничестве с Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков Таджикистана, был посвящен управлению цепочками поставок, мультимодальным перевозкам и развитию торговой логистики.

Совместно с Институтом ЦАРЭС, команда ЦАРЭС по содействию торговле помогла ФАПЭ ЦАРЭС провести апробацию профессиональных обучающих курсов по управлению цепочками поставок, логистике и стандартам Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА). Курс проводился в Ташкенте, Узбекистан, в августе 2013 года; около 60 экономических операторов и 10 правительственных официальных лиц приняли участие в 3-дневном курсе. Члены ФАПЭ ЦАРЭС разработали и провели эти курсы, и получили пользу от курсов.

В августе 2013 ЦАРЭС и ВТамО организовали в Ташкенте (Узбекистан) семинар-тренинг ЦАРЭС по исследованию времени выпуска (ИВВ). Представители таможенных администраций Казахстана, Кыргызской Республики, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана приняли участие в региональном курсе, на котором обсуждалось использование времени выпуска в качестве инструмента для определения «узких мест» и эффективности процедур, и для разработки улучшений. Этот инструмент дает информацию для разработки инвестиций в пункты пропуска, помогает интерпретировать данные о торговле, получаемые от национальных систем единого окна, и является полезным ориентиром при анализе данных ИМЭК. Докладчик от ВТамО проинформировал участников об опыте Японии и механике реализации ИВВ.

В октябре 2013 года был проведен семинар-тренинг для координаторов ИМЭК в Алматы (Казахстан), с целью изменить инструмент сбора данных, использовавшийся для охвата

железнодорожных перевозок. ИМЭК был расширен, чтобы охватывать также железнодорожные данные в поддержку пилотных проектов по выделенным железнодорожным коридорам.

В ноябре 2013 года представители агентств по политике и регулированию и частного сектора из семи стран-членов ЦАРЭС приняли участие в семинаре по вопросам участия ЦАРЭС в глобальной цепочке поставок, который был проведен в Токио, Япония. Организованный АБР, ИАБР и Институтом ЦАРЭС, семинар стремился углубить понимание участниками глобальной цепочки поставок (ГЦП) и глобальных производственных сетей (ГПС), обменяться передовыми практиками регулирования для интеграции отечественной промышленности с ними, и рекомендовать политики для продвижения ГЦП и ГПН.

С ноября по декабрь 2013 года в Шанхайском таможенном колледже был проведен 2-недельный семинар был проведен для таможенных офицеров Казахстана. Со-финансируемый Генеральной таможенной администрацией Китайской Народной Республики, семинар был нацелена на развитие навыков обучения и интерактивной работы таможенных офицеров в классной комнате, которые, в свою очередь, будут разрабатывать и проводить подобные курсы для своих коллег и партнеров.

Сектор торговой политики

Программа по наращиванию потенциала и обмену знаниями по вопросам вступления в ВТО продолжалась в 2013 году. На 18-м заседании Координационного комитета по торговой политике (ККТП) Всемирный банк представил последние результаты своих исследований по региональной торговле в Центральной Азии. Для повышения эффективности вступления в ВТО и усиления потенциала программы развития ККТП, Международный валютный фонд (МВФ) и АБР привлекли опыт ВТО в области торговой политики и реформ по либерализации торговли. Через свой Институт по обучению и техническому сотрудничеству

ВТО будет сотрудничать с АБР и МВФ по предоставлению продуктов в области развития потенциала странам ЦАРЭС.

На 19-м заседании ККТП ВТО выступила с презентацией о важности Центральной Азии для основанной на правилах многосторонней торговой системы. Представитель ПРООН рассказал о поддержке со стороны ПРООН в вопросах торговой политики и регулирования в Центральной Азии и акцентировал внимание на проекте «Помощь для торговли».

Сектор энергетики

В июне 2013 года на совещании Координационного комитета по энергетическому сектору (ККЭС) Секретариат Энергетической хартии, который был создан

с целью продвижения энергетического сотрудничества между евразийскими государствами, ознакомил с деятельностью своей организации и поделился своим опытом в реформировании энергетического сектора в контексте ВТО.

При поддержке Института ЦАРЭС в сентябре 2013 года участники ККЭС посетили новую солнечную электростанцию в Капчагае, недалеко от Алматы (Казахстан), и страны представили свои соответствующие инициативы по возобновляемым источникам энергии. Экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕК ООН), ЭСКАТО ООН и ПРООН также представили свои энергетические инициативы и призвали к дальнейшей активизации сотрудничества между ними и ККЭС.

Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества
Обзор эффективности развития за 2013 год
Обновленная перспектива

Данный Обзор эффективности развития (ОЭФР) Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) является пятым ежегодным сводным обзором работы, проделанной странами-участницами и многосторонними институциональными партнерами ЦАРЭС в целях экономического развития за счет регионального сотрудничества. В нем измеряются показатели реализации проектов и инициатив ЦАРЭС в сфере транспорта, торговли и энергетики за 2013 год, выделяются достижения, определяются области, требующие улучшений, и предлагаются действия, направленные на устранение возникающих трудностей и содействие в принятии стратегических решений.

О Программе Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества

Программа ЦАРЭС представляет собой практическое, основанное на проектах и ориентированное на результаты партнерство, продвигающее и упрощающее региональное сотрудничество в области транспорта, торговли, энергетики и других ключевых секторах, представляющих взаимный интерес. В ЦАРЭС состоят 10 стран-участниц: Афганистан, Азербайджан, Китайская Народная Республика, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Шесть многосторонних институтов поддерживают работу ЦАРЭС: Азиатский банк развития (АБР), Европейский банк реконструкции и развития, Международный валютный фонд, Исламский банк развития, Программа развития Организации объединенных наций, и Всемирный банк. АБР выступает в качестве Секретариата ЦАРЭС.

Секретариат ЦАРЭС
www.carecprogram.org

Asian Development Bank
6 ADB Avenue, Mandaluyong City
1550 Metro Manila, Philippines
www.adb.org