

**О подписании Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Организацией экономического сотрудничества и развития о реализации проекта "Оптимизация локальных цепей добавочной стоимости"**

Постановление Правительства Республики Казахстан от 14 декабря 2017 года № 832

      Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

      1. Одобрить прилагаемый проект Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Организацией экономического сотрудничества и развития о реализации проекта "Оптимизация локальных цепей добавочной стоимости".

      2. Уполномочить Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан Касымбека Жениса Махмудулы подписать от имени Правительства Республики Казахстан Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Организацией экономического сотрудничества и развития о реализации проекта "Оптимизация локальных цепей добавочной стоимости", разрешив вносить в него изменения и дополнения, не имеющие принципиального характера.

      3. Настоящее постановление вводится в действие со дня подписания.

|  |  |
| --- | --- |
|
*Премьер-Министр**Республики Казахстан*
 |
 *Б. Сагинтаев*
 |

|  |  |
| --- | --- |
|   | Одобрен постановлением ПравительстваРеспублики Казахстан от 14 декабря 2017 года № 832 |
|   | Проект |

 **Соглашение**
**между Правительством Республики Казахстан и Организацией экономического сотрудничества и развития о реализации проекта "Оптимизация локальных цепей добавочной стоимости"**

      Правительство Республики Казахстан и Организация экономического сотрудничества и развития, здесь и далее по отдельности именуемые "Сторона" или вместе именуемые "Стороны",

      согласились о следующем:

 **Статья 1**
**Предмет Соглашения**

      1. Организация экономического сотрудничества и развития (далее – ОЭСР) осуществляет І этап проекта "Оптимизация локальных цепей добавочной стоимости" (далее – проект).

      2. Правительство Республики Казахстан соглашается финансировать работу, которую ОЭСР будет выполнять в рамках проекта.

      3. Длительность проекта составляет 15 месяцев со дня подписания настоящего Соглашения.

 **Статья 2**
**Бюджет и механизмы финансирования**

      1. Правительство Республики Казахстан обязуется предоставить ОЭСР взнос в сумме 680 000 (шестьсот восемьдесят тысяч) евро в счет покрытия расходов на реализацию проекта.

      2. Взнос будет выплачиваться в соответствии со следующим планом:

      1) первый транш в размере 160 000 (сто шестьдесят тысяч) евро будет произведен в течение 30 (тридцать) дней со дня подписания настоящего Соглашения и получения соответствующего счета на оплату от ОЭСР;

      2) второй транш в размере 300 000 (триста тысяч) евро будет произведен в марте месяце 2018 года после получения счета на оплату от ОЭСР;

      3) третий транш в размере 220 000 (двести двадцать тысяч) евро будет произведен в декабре месяце 2018 года после получения счета на оплату от ОЭСР.

      3. ОЭСР будет администрировать этот взнос согласно финансовым положениям и другим соответствующим правилам, политикам и процедурам ОЭСР, которые в настоящий момент предусматривают возмещение административных затрат в размере 5,3% от общей суммы взноса. Расход будет отражен на счетах ОЭСР согласно общепринятым принципам бухгалтерского учета и может проверяться во время аудита в соответствии со стандартными правилами аудита ОЭСР.

 **Статья 3**
**Описание работ и отчетность**

      1. ОЭСР осуществляет І этап проекта, как описано в прилагаемом техническом задании, являющемся неотъемлемой частью настоящего Соглашения.

      2. По окончании реализации первого года проекта в течение трех месяцев ОЭСР представит в Правительство Республики Казахстан предварительный доклад о проводимой работе и промежуточный финансовый отчет о расходах.

      3. По окончании реализации проекта в течение шести месяцев ОЭСР представит в Правительство Республики Казахстан итоговый доклад о проделанной работе и заключительный финансовый отчет о расходах.

      4. Правительство Республики Казахстан соглашается, что требования к финансовой отчетности соблюдены в отчете о затратах в соответствии со стандартным форматом отчетности ОЭСР.

 **Статья 4**
**Обмен информацией**

      Стороны предоставляют друг другу помощь и информацию, необходимые для осуществления проекта.

      Любая корреспонденция между Сторонами направляется по адресам:

      для Правительства Республики Казахстан:

      Министерство по инвестициям и развитию Республики Казахстан

      010000, Казахстан, город Астана, проспект Кабанбай батыра 32/1,

      телефон: +7 (7172) 75 44 11, факс: +7 (7172) 75 40 80.

      для ОЭСР:

      OECD Eurasia Competitiveness Programme, Global Relations Secretariat,

      2, rue André-Pascal, 75775 Paris Cedex 16, France,

      e-mail: jolanta.chmielik@oecd.org

 **Статья 5**
**Использование результатов проекта**

      1. Результаты проекта в любой форме остаются исключительной собственностью ОЭСР.

      2. При соблюдении прав третьих сторон, а также правил и политики ОЭСР относительно классификации и исключения из классификации документов, если применимо, ОЭСР передает Правительству Республики Казахстан право на использование, копирование и распространение для некоммерческих целей итоговых докладов, подготовленных в рамках работ, профинансированных за счет взноса; и размещение их на своем веб-сайте в версии, доступной только для чтения (html 5). При этом Правительство Республики Казахстан не имеет права размещать на своем веб-сайте загружаемые версии итоговых докладов. Если иное не обусловлено ОЭСР, Правительство Республики Казахстан признает право собственности ОЭСР на работу. Итоговые доклады будут включать признание вклада Правительства Республики Казахстан в Проект.

      3. Согласно стандартным условиям ОЭСР, на основе отдельного соглашения между Сторонами о модальностях ОЭСР предоставит Правительству Республики Казахстан неисключительное право на осуществление перевода текстов итоговых докладов на другие языки.

      4. Любые данные или информация, являющиеся собственностью Правительства Республики Казахстан, представленные ОЭСР в ходе проекта, остаются собственностью Правительства Республики Казахстан. ОЭСР имеет право использовать и/или включить указанные данные и информацию в целях подготовки своих докладов и более широко для осуществления проекта.

 **Статья 6**
**Разрешение споров**

      Любой спор, разногласие или претензия, возникающие из или связанные с толкованием, применением или выполнением настоящего Соглашения, включая его существование, действительность и расторжение, которые не могут быть разрешены путем переговоров, разрешаются окончательным арбитражным разбирательством, имеющим обязательную силу, в соответствии с факультативными правилами арбитражного суда для международных организаций и государств Постоянной палаты третейского суда, действительных на дату заключения настоящего Соглашения. Количество судей – один. Судья выбирается путем взаимной договоренности между Сторонами. Если такая договоренность не достигнута в течение трех месяцев после требования арбитража, судья назначается в соответствии с вышеуказанными правилами по требованию одной из Сторон. Арбитражный суд проходит в городе Париже (Французская Республика), и все производство и подаваемые объяснения должны быть на английском языке.

 **Статья 7**
**Привилегии и иммунитеты**

      Ничто в настоящем Соглашении не должно толковаться как отказ от иммунитетов и привилегий ОЭСР как международной организации.

 **Статья 8**
**Изменения**

      По взаимному согласию Сторон настоящее Соглашение может быть изменено и дополнено посредством отдельных поправок, которые составят его неотъемлемую часть.

 **Статья 9**
**Вступление в силу**

      Настоящее Соглашение вступает в силу с даты подписания обеими Сторонами и будет оставаться в силе до тех пор, пока обе Стороны не выполнят все обязательства, вытекающие из него.

      Совершено в шести подлинных экземплярах, по два на казахском, английском и русском языках. В случае возникновения разногласий при толковании положений настоящего Соглашения, текст на английском языке является превалирующим.

|  |  |
| --- | --- |
|
От ПравительстваРеспублики Казахстан\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
От Организации экономическогосотрудничества и развития\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |

|  |  |
| --- | --- |
|   | Приложение к Соглашениюмежду ПравительствомРеспублики Казахстани Организацией экономическогосотрудничества и развитияо реализации проекта"Оптимизация локальных цепейдобавочной стоимости" |

 **Техническое задание**
**по проекту "Оптимизация локальных цепей добавочной стоимости"**
**(Этап I. Улучшение торговых и транспортных связей в Центральной Азии)**

**1. Цель**

      Осуществление проекта с предоставлением Правительству Республики Казахстан аналитических и практических рекомендаций по политике и инструментарию расширения транспортной связанности и международной интеграции между странами Центральной Азии – Республикой Казахстан, Республикой Кыргызстан, Монголией, Республикой Таджикистан и Республикой Узбекистан (далее – страны Центральной Азии), в частности, ОЭСР нацелена:

      1) провести анализ, основанный на фактических данных о текущих проблемах связанности, в первую очередь, с точки зрения физической инфраструктуры в странах Центральной Азии (последующие этапы работы, в случае осуществления таковых, могут быть посвящены торговой политике и управлению);

      2) усилить межгосударственный диалог и сотрудничество между странами Центральной Азии по вопросам связанности;

      3) предложить политические рекомендации для решения этих проблем, основываясь на опыте и анализе ОЭСР;

      4) обучить должностных лиц из стран Центральной Азии формированию более эффективной политики в области инфраструктуры и транспорта (тренинги по мере необходимости будут охватывать инструменты и аналитические методы ОЭСР);

      5) рекомендовать должностным лицам из стран Центральной Азии использовать ключевые рекомендации и другие инструменты ОЭСР при разработке и реализации политики расширения связанности.

**2. Контекст и основание**

      Связанность является одним из основных вызовов, с которыми сталкиваются страны Центральной Азии. Несмотря на историческую роль региона как центра мировой торговли, сегодня не приходится говорить о больших торговых потоках в регионе: согласно последним оценочным данным не более 1% перевозок грузов между Европой и Восточной Азией приходится на наземный вид транспорта, тогда как порядка 90% грузов перевозится морским транспортом. Интеграцию региона сдерживают низкий уровень плотности населения, экономической активности, пропускной способности инфраструктуры и удаленность от основных рынков, а также многочисленные регулятивные и административные барьеры для международной торговли и иностранных инвестиций. Согласно различным международным оценкам по многим параметрам связанности и интеграции регион отстает от мировых стандартов. Потоки торговли, инвестиций и людей как внутри региона, так и с остальным миром, намного ниже, чем можно было ожидать. Более того, существующие пределы связанности в значительной степени сформированы вследствие текущей зависимости региона от экспорта сырьевых товаров, в частности, сельскохозяйственных продуктов, углеводородов, металлов и редкоземельных минералов. Это не удивительно, но ситуацию можно изменить, если страны Центральной Азии заинтересованы в диверсификации структуры своих экономик с тем, чтобы меньше полагаться на сырьевой сектор.

      Недостаточная связанность увеличивает расходы компаний и ограничивает потоки товаров, услуг, людей и конъюнктурной информации о внутренних и внешних рынках, что влечет последствия для общего экономического развития страны. Уязвимые места инфраструктуры и административные барьеры, а также другие препятствия для интеграции разобщают рынки, ограничивают конкуренцию и в конечном счете снижают стимулирование внедрять инновации и повышать производительность. Улучшенная связанность в пределах стран, региона и с остальным внешним миром является одним из условий роста и диверсификации стратегий стран Центральной Азии.

      Если связанность, с одной стороны, остается сложной задачей для стран Центральной Азии, то, с другой стороны, предоставляет им большую возможность, исходя из их расположения между четырьмя крупными и важными экономическими державами – Европой на западе и Китаем на востоке, и Россией на севере и Индией на юге. Более того, существуют амбициозные планы по расширению и модернизации транспортных сетей, ведущих в регион, а также из него в разные другие направления: наряду с широко обсуждаемой китайской инициативой "Один пояс, один путь" ("ОПОП"), продолжающейся оставаться в центре внимания, в последние годы также было предпринято множество других инициатив в целях налаживания связанности и сотрудничества на пространстве Евразии, улучшения соединения Центральной Азии вдоль осей север-юг и восток-запад. Связанность также заметно актуализировалась на повестке дня Форума "Азия – Европа" (АСЕМ). Много обсуждали о потенциальных инвестициях в инфраструктурные мега-проекты, но также растет понимание необходимости работать над другими аспектами связанности, включая торговую политику и содействие торговле, таможенную политику и процедуры пересечения границ, политику в сферах инфо-коммуникационных технологий, рынка труда, образования и социальной политики.

      В то время как большая часть политического импульса – и финансов – для новых или улучшенных транспортных коридоров, скорее всего, будет поступать из-за пределов региона, страны Центральной Азии могут сделать многое, чтобы извлечь максимальную выгоду из таких инвестиций. Вопрос заключается в том, как страны Центральной Азии могут максимально использовать возможности от улучшенной связанности в целом и от таких разработок, как транспортные сети Европейского Союза, "ОПОП" Китая и углубление экономической интеграции. Стремясь решить этот вопрос, ОЭСР предлагает запустить многоотраслевую, многоэтапную программу работы по "Оптимизации локальных цепей добавочной стоимости" путем улучшения связанности в Центральной Азии. Это поможет странам Центральной Азии определить и решить вышеописанные задачи политики с первоначальным фокусом на одну область: обеспечение связанной инфраструктурой. В настоящем техническом задании описаны мероприятия и выводы, предусмотренные для этапа I данной работы, которые будут сфокусированы на транспортной инфраструктуре и политике.

**3. Этап I: Применение глобальной модели грузовых перевозок ОЭСР к странам Центральной Азии**

      Глобальная модель грузовых перевозок Международного транспортного форума (далее – модель) предлагает должностным лицам, формирующим политику, уникальное видение затрат, выгод и вариативности выбора касательно транспортной инфраструктуры, обеспечивая возможностью принять более обоснованные решения.

      Этап I программы работы будет заключаться в применении модели к странам Центральной Азии и включать два разных, но взаимосвязанных трека для обеспечения актуальности и консультирования стран Центральной Азии в принятии и использовании имеющихся методов и инструментов:

      1) **аналитический трек** мобилизует новые данные и аналитические методы для углубления понимания вызовов связанности и определения вариантов и установочных рекомендаций для стран Центральной Азии;

      2) **трек по поддержке реализации** охватит развитие потенциала и политический диалог, стимулирование координации политики и изучения "от равного к равному", оказание помощи должностным лицам региона, формирующим политику, в использовании индикаторов ОЭСР, моделирование методов и инструментов в своих национальных контекстах. Наращивание таких политических возможностей является важной целью проекта.

      **Два трека будут осуществляться параллельно** и дополнять друг друга для максимального увеличения их эффекта и охвата более широкой аудитории.

**3.1. Аналитический трек: обзор литературы, моделирование, сравнение показателей**

      ОЭСР проведет оценку транспортной инфраструктуры и основ транспортной политики стран Центральной Азии в свете их потребностей и амбиций с рассмотрением как конкретных направлений политики, так и согласованности и полноту общих рамок транспортной политики, выявлением пробелов и рассмотрением возможных путей их устранения. Для некоторых стран региона многое еще предстоит сделать для того, чтобы внедрить базовые составляющие стратегически ориентированной, согласованной и основанной на данных транспортной политики.

      Анализ будет проведен в трех направлениях с целью содействия разработке реалистичных подходов к развитию и управлению транспортной инфраструктурой, которые отражают долгосрочные экономические цели:

      *1. Обзор литературы* при консультационной поддержке заинтересованных сторон из государственного и частного секторов. Данная часть анализа является значимым для понимания рамочных условий и политик, а также неформальных ограничений, которые могут не проявляться в доступных количественных данных.

      *2. Нисходящее моделирование* на основе модели. Модель (вставка 1) будет использована для оценки ограничений пропускной способности и будущих потребностей в инфраструктуре на основе прогнозируемых объемов торговли до 2030 года.

      *3. Подход* *восходящего сравнения показателей* на основе сбора данных по странам Центральной Азии и аналогичным им странам из других регионов мира, ориентированный на показатели как доступности, так и эффективности. Страны для сравнения будут выбраны на основе аналогичных соответствующих географических и промышленных характеристик.

      Основные выводы будут обобщены в докладе ОЭСР по итогам завершения первого этапа проекта.

|  |
| --- |
|
Вставка 1. Глобальная модель грузовых перевозок МТФ
Глобальная модель грузовых перевозок Международного транспортного форума (МТФ) включает шесть основных компонентов, также описанных на рисунке 1:
1) модель общего равновесия для международной торговли в разных сценариях, разработанная ОЭСР, охватывающая 26 регионов мира и 25 товаров;
2) модель глобальной грузовой транспортной сети на основе данных 2010 – 2014 годов и подробная информация о пропускной способности в режиме, основанном на текущих национальных планах;
3) модель выбора международного грузового режима (по стоимости), откалиброванная с использованием данных Евростата и ECLAC;
4) модель веса / стоимости, использующая одни и те же данные, для преобразования стоимости торговли в вес, откалиброванная для каждого товара и режима транспортировки;
5) модель равновесного распределения перевозки грузов в сетевой модели;
6) потенциал инфраструктуры, основанный на существующем и планируемом расширении морской и наземной транспортной инфраструктуры. |

 **Рисунок 1. Глобальная модель грузовых перевозок МТФ**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|
ВВОД |
 |
МЕТОД |
 |
ВЫВОД |
|
Планирование мировой торговли по региону и вид товара (2004 – 2060) |
 |
Производство / Потребление |
 |
Происхождение и назначение товара по видам товарной продукции (долл.) (2010 – 2050) |
|
 |
 |
 |
 |
 |
|
Время транспортировки и расстояние. **Сетевая модель** |
 |
Модель торговли ценами |
 |
Происхождение и назначение товара по видам товарной продукции и форме (долл.) (2010 – 2050) |
|
 |
|
География, торговля и экономический профиль (Основано на сценарии) |
|
 |
 |
 |
 |
 |
|
Время транспортировки и расстояние. **Сетевая модель** |
 |
Модель международной торговли весовыми коэффициентами |
 |
Происхождение и назначение товарной массы по видам товарной продукции и форме (тонна) (2010 – 2050) |
|
 |
|
География, торговля и экономический профиль (Основано на сценарии) |
|
 |
 |
 |
 |
 |
|
 |
 |
Равновесная маршрутизация между пунктами отправления и назначения по режиму Сетевая модель |
 |
Происхождение и назначение товарного объема по видам товарной продукции и форме (тонна-км) (2010 – 2050) |
|
 |
 |
 |
 |
 |
|
 |
 |
Возможности инфраструктуры - морской и наземный транспорт |
 |
Пробелы в инфраструктуре, связанные с торговлей (2010 – 2050) |

 **3.2. Трек по поддержке реализации: страновые и региональные семинары**

      Ряд семинаров будут способствовать распространению ключевых аналитических решений среди важных общественных участников с одновременным ознакомлением с методами и инструментами ОЭСР и содействием в освоении их для применения в будущем. Более того, эти мероприятия предоставят площадку для диалога и обмена знаниями между должностными лицами стран Центральной Азии:

      1. *Региональный семинар для экспертных должностных лиц транспортных и других компетентных министерств,* который ознакомит должностных лиц и экспертов региона с текущей передовой практикой в области моделирования и анализа перевозок, в частности, фокусируясь на модель, ее потенциал и ограничения, а также представляя другие методы и инструменты стран ОЭСР, для обеспечения планирования транспортной инфраструктуры на основе точных данных и анализа.

      2. В конце этапа I *региональный семинар высокого уровня по разработке и осуществлению стратегической транспортной политики* – то, чего не хватает многим странам вследствие административного деления, недостаточной координации отраслевой политики, ограниченных данных и других сдерживающих факторов. Цель этой деятельности заключается в оказании помощи должностным лицам стран Центральной Азии, разрабатывающим политику, в оценке основ собственных транспортных политик и выявлении пробелов или проблем, а также путей дальнейшего развития.

      Краткие страновые семинары или другие мероприятия по наращиванию потенциала – могут быть проведены в рамках миссий по оценке фактической ситуации в отдельных странах Евразии.

**4. Перспективные направления**

      Следующие этапы программы, в случаях финансирования и включения в Программу работ ОЭСР, потенциально могут охватить дополнительные вопросы политики, касающиеся связанности в Центральной Азии, в том числе:

      1) политика и институты содействия торговле;

      2) управление предоставлением инфраструктуры и ее эксплуатация;

      3) основы инвестиционной политики, особенно, касающиеся поглощения прямых иностранных инвестиций (ПИИ) и участия частного сектора в крупных инфраструктурных проектах. ОЭСР положительно настроена к оказанию помощи в этих сферах.

      ОЭСР разработала несколько инструментов, в том числе **индикаторы содействия торговле**, **индекс ограниченности торговли услугами** и **инвентаризацию экспортных ограничений на сырье** для оказания помощи правительствам в улучшении "мягкой" политики, что может усилить или затруднить связанность (потенциально следующий этап).

      Приобретенный опыт ОЭСР в **инвестиционной политике** включает ряд методов и инструментов, которые могут помочь странам Центральной Азии привлечь и извлечь максимальные выгоды от иностранных инвестиций, а также эффективно мобилизовать внутренние ресурсы для инвестиций. Помимо прочего к ним относятся **стратегический рамочный документ по инвестициям**, **индекс ограниченности ПИИ**, **декларация о международных инвестициях и многонациональных предприятиях** и **принципы ОЭСР для участия частного сектора в инфраструктуре** (потенциально следующий этап).

      ОЭСР через участие в формировании политики в различных сферах накопила значительный опыт в нахождении путей увеличения частных инвестиций в сетевые отрасли. Особое внимание уделяется решению вопросов, связанных с: (i) препятствиями вхождению частного сектора в рамках *Принципов ОЭСР для участия частного сектора в инфраструктуре;* (ii) конкуренцией в инфраструктурных секторах в рамках *Рекомендации о структурном разделении в сетевых отраслях;* (iii) регулятивными препятствиями инвестициям институциональных инвесторов в рамках *Принципов высокого уровня стран G20/ОЭСР для институциональных инвестиций*; (iv) качественным бюджетным планированием комплексных ГЧП в рамках *Принципов ОЭСР по государственному управлению ГЧП*.

**5. Стоимость этапа I**

      Общая стоимость первого этапа проекта составляет:

|  |  |
| --- | --- |
|
Ожидаемые расходы |
Евро |
|
на персонал |
410000 |
|
на консультанты |
20000 |
|
на миссию и встречи  |
130000 |
|
на прочее (распечатка, копии, публикации и т.п.) |
19960 |
|
на возврат оплаты на человека |
64000 |
|
на возмещение административных затрат ОЭСР |
36040 |
|
Итого |
680000 |

**6. Команда ОЭСР**

      Проектом будет руководить основная команда, возглавляемая по одному старшему должностному лицу (категории А4) из Секретариата глобальных связей ОЭСР и МТФ. В их ответственность входит ежедневное управление проектом с осуществлением контроля за организацией миссий, подготовкой докладов, проведением семинаров и администрированием финансами. В свою очередь, им поддержку будут оказывать другие сотрудники ОЭСР и опытные международные эксперты. Аналитический доклад напишут экономисты и политические аналитики, прикрепленные к настоящему проекту, с привлечением вспомогательного персонала ОЭСР для редактирования и подготовки работы к опубликованию, обеспечивая соответствие стандартам ОЭСР. Вспомогательный персонал ОЭСР будут отвечать за организационные, логистические и коммуникационные аспекты проведения семинаров в рамках проекта, а также организацию поездок в миссию сотрудников ОЭСР, приглашенных должностных лиц и экспертов в соответствии с правилами и политикой ОЭСР по командированию.

**7. Управление проектом**

      Работа, описанная в настоящем техническом задании, зависит от степени заинтересованности уполномоченных органов стран Центральной Азии в участии в проводимой работе, особенно в части предоставления актуальных, точных и качественных данных, а также организационно-логистической поддержки миссиям и семинарам ОЭСР, проводимым в регионе. ОЭСР не будет проводить миссии по оценке фактической ситуации, семинары или иные связанные с этой работой мероприятия в странах, которые не заинтересованы в таком сотрудничестве.

      В целях содействия участию стран Центральной Азии и обеспечения соответствия проекта их потребностям, каждой участвующей стране будет предложено создание связующего звена, которое объединит представителей компетентных министерств, местных исполнительных органов, компаний или деловых кругов, а также местных экспертов.

      ОЭСР рекомендуется координировать и организовывать деятельность национальных связующих звеньев, которые могут быть созваны в Республике Казахстан и других странах Центральной Азии во время мероприятий и миссий по оценке фактической ситуации в рамках проекта и приглашены для участия в региональных семинарах. Кроме того, каждой стране будет предложено назначить основное контактное лицо в компетентном министерстве или ином государственном органе для содействия в ежедневной координации с Секретариатом.

 © 2012. РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан» Министерства юстиции Республики Казахстан