



Краткое изложение обсуждений

17-е заседание Координационного комитета по транспортному сектору ЦАРЭС

18-20 апреля 2018 года, Стамбул, Турция

Введение

1. The 18-20 апреля 2018 года в Стамбуле (Турция) состоялось 17-е заседание Координационного комитета по транспортному сектору (ККТС) Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) (заседание). В заседании приняли участие представители всех одиннадцати стран-членов ЦАРЭС, проведение которого проходило при поддержке партнеров по развитию, включая Азиатский банк развития (АБР), Институт Азиатского банка развития (ИАБР), Азиатский инфраструктурный инвестиционный банк (АИИБ), Институт ЦАРЭС (ИЦ), Организацию экономического сотрудничества (ОЭС), Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), Gümrük ve Turizm İşletmeleri Ticaret A.Ş (GTİ) [компания «Таможенный и туристические предприятия»], Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международный транспортный форум (МТФ), Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (ТОБВ) (Союз торговых палат и товарных бирж Турции), Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА), Европейскую комиссию Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и Всемирный банк. Программа заседания и список участников представлены в Приложениях 1 и 2. Заседание проходило под председательством Туркменистана в качестве председателя программы ЦАРЭС в 2018 году, и было любезно организовано Правительством Турции. Заседанию предшествовал 4-й Региональный семинар по безопасности дорожного движения, который состоялся 16-17 апреля 2018 года, также в Стамбуле (Турция).

Цели заседания

2. Цели 17-го заседания ККТС включали: (i) проведение обзора хода реализации СТСТ-2020 и Плана работ транспортного сектора (2017-2019 гг.); (ii) обсуждение вопросов, имеющих ключевое значение для транспортного сектора, включая железные дороги, безопасность дорожного движения, управление активами, содействие перевозкам и авиацию; и (iii) изучение новых возможностей для транспортного сектора в рамках ЦАРЭС-2030.

Сессия 1: Реализация СТСТ-2020 – достигнутый прогресс и оставшиеся вызовы

3. **Прогресс на сегодняшний день.** Участники рассмотрели и одобрили отчет о проделанной работе в транспортном секторе (2017 год), в котором обобщается коллективный прогресс стран-членов ЦАРЭС в отношении целей, закрепленных в СТСТ-2020, как по развитию физической инфраструктуры, так и по нефизическим мерам. Что

касается физического развития мультимодальных коридоров, то страны ЦАРЭС достигли или превзошли свои целевые показатели по реализации в областях автомобильных дорог, железных дорог, логистических центров и пограничных пунктов пропуска. Относительно улучшения операционной и институциональной эффективности участники также подтвердили достижение конкретного прогресса, а именно:

- **Железные дороги:** Продолжающаяся работа по внедрению Стратегии железных дорог ЦАРЭС, утвержденной в 2016 году, в том числе за счет создания механизмов для регулярного обмена информацией и разработки онлайн-базы данных тематических исследований, типовых соглашений и т. д.
- **Безопасность дорожного движения:** Осуществляемая работа по внедрению Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС, утвержденной в 2016 году, включая посредством подготовки трех руководств ЦАРЭС по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения, проведения двух региональных учебных семинаров: один в Душанбе в августе 2017 года и второй в Стамбуле в апреле 2018 года.
- **Управление дорожными активами:** Завершение разработки трех продуктов знаний, а именно: (i) Сборник передовых практик в области управления дорожными активами; (ii) Контракты на содержание дорог, ориентированные на результаты – Справочный документ и (iii) инструментарий по платным дорогам.
- **Содействие транспорту:** Операционализация Конвенции МДП Пакистаном и Китайской Народной Республикой (КНР), а также осуществляется работа по возобновлению перевозок в рамках Четырехстороннего соглашения о транзитных перевозках (QTTA) между КНР, Казахстаном, Кыргызской Республикой и Пакистаном.

4. **Страновые приоритетные программы в области транспорта.** Обосновывая вышеизложенное, страны ЦАРЭС были объединены в группы, чтобы обмениваться информацией о последних тенденциях, прогрессе в области реализации, запланированных действиях и потребностям в поддержке.

5. Кластер 1: Связь между Европой и Центральной Азией, включал Турцию, Грузию, Азербайджан и Туркменистан, который, помимо прочего, акцентировал внимание на совместных усилиях, предпринимаемые этими странами для повышения привлекательности Транскаспийского транзитного коридора посредством сочетания модернизации инфраструктуры и улучшения нефизических аспектов. Такие проекты, как проект железной дороги Баку-Тбилиси-Карс, были отмечены как главные инициативы, осуществляемые для достижения этой цели.

6. Кластер 2: Связь между Восточной и Центральной Азией, в состав которого вошли Казахстан, Кыргызская Республика, Китайская Народная Республика и Монголия, акцентировал внимание на ускорении работы, осуществляемой этими странами, с целью максимизации возможностей для транзитных перевозок по направлению Восток-Запад. Страны также подчеркнули важность, которую они уделяют повышению качества этих транзитных коридоров за счет более пристального рассмотрения аспектов безопасности

дорожного движения, улучшения придорожных объектов, использования интеллектуальных транспортных систем и т. д. Участники узнали о многих двусторонних и многосторонних транспортных соглашениях, разрабатываемых для содействия транзиту по этим коридорам.

7. Кластер 3: Связь между Южной и Центральной Азией, включивший Афганистан, Пакистан, Таджикистан и Узбекистан. Несмотря на то, что эти страны отличаются разнообразием своих политических, экономических и географических характеристик, они отметили общую решимость содействовать региональной связности для обеспечения взаимных выгод от получения доступа к глубоководным портам на Аравийском море. Было сфокусировано внимание на усилиях стран по повышению устойчивости транспортных инвестиций, например, в рамках проводимой ими работы по продвижению рационального управления активами.

Сессия 2: Оказание поддержки региональной связности в регионе ЦАРЭС после 2020 года – Партнеры по развитию ЦАРЭС

8. Новая стратегия ЦАРЭС «ЦАРЭС-2030: Обеспечение связности региона для совместного и устойчивого развития» требует более открытого подхода к привлечению партнеров по развитию, как существующих, так и новых, с учетом их сравнительных преимуществ. Следуя этому духу, к заседанию присоединились как существующие партнеры по развитию, так и новые партнеры.

9. Все партнеры по развитию акцентировали внимание на осуществляемой ими работе по оказанию поддержки региональной связности в странах-членах ЦАРЭС и еще раз заявили о своей сильной заинтересованности продолжать оказывать поддержку странам ЦАРЭС в финансировании жизненно важной инфраструктуры и оказании технической помощи. Партнеры поделились своим богатым опытом улучшения работы транспортного сектора в странах ЦАРЭС посредством (i) предоставления исследований политики высокого уровня в случае МТФ, (ii) продвижения транспортных соглашений в случае ЕЭК ООН, (iii) проведения исследований и наращивания потенциала, адаптированных к странам-членам ЦАРЭС, в случае ИЦ, и (iv) оказания поддержки с целью улучшения управления сектором в случае ЕБРР. АИИБ представил пояснения относительно своего мандата в качестве многостороннего банка развития, созданного для того, чтобы помочь покрыть огромный дефицит финансирования для инфраструктуры в развивающихся странах с намерением обеспечить «чистые, рациональные и зеленые» операции. АБР подтвердил прочную связь между своим корпоративным мандатом с целью оказания поддержки региональному сотрудничеству и интеграции в соответствии с принципами устойчивого развития, что уже проявляется в работе ЦАРЭС за счет продвижения железных дорог, и включением безопасности дорожного движения, устойчивости климата и управления активами в качестве основных элементов в дорожные проекты.

10. Участники отметили высокий уровень взаимодополняемости между программами регионального сотрудничества, например, с ТРАСЕКА, обеспечивающим связь между странами ЦАРЭС и Европой, и ОЭС, предлагающей связь с Ближним Востоком. В связи с этим участники приветствовали подготовительную работу, проводимую для подписания Меморандума о взаимопонимании между ТРАСЕКА и ИЦ.

Сессия 3: Продвижение устойчивой связанности в Азии и Тихоокеанском регионе

11. **Устойчивое развитие транспорта в Азии и Тихоокеанском регионе.** Участники провели второй день заседания, чтобы обсудить и в целом согласовать то, каким образом деятельность транспортного сектора ЦАРЭС может развиваться дальше, выходя за рамки текущей СТСТ-2020 ЦАРЭС. В презентации Джеймса Ледера из АБР подчеркивается важность транспортного сектора для развития Азиатско-Тихоокеанского региона в целом. В то время как транспорт обеспечивает экономическую и социальную деятельность, возникающие проблемы, общие для всего региона, включают заторы в движении, загрязнение воздуха, выбросы парниковых газов и дорожно-транспортные происшествия. Новая парадигма (i) избегания необходимости путешествовать, (ii) перехода к устойчивым видам транспорта и (iii) повышения эффективности всех видов транспорта была представлена в качестве основы, на которой все больше опирается работа АБР в транспортном секторе.

12. **Экономические влияния инфраструктуры в Азиатско-Тихоокеанском регионе: потребности, воздействия и финансы.** В рамках презентации д-ра Наюки Йошино, декана ИАБР, участники узнали о том, как масштабные инвестиционные потребности в транспортном секторе могут быть удовлетворены за счет инновационных механизмов финансирования, которые преследуют цель конвертировать сопутствующие эффекты социально-экономического развития от таких инвестиций в предсказуемые потоки финансирования. Участники выразили заинтересованность в применении таких механизмов для будущих транспортных проектов ЦАРЭС.

Сессия 4: Согласование Структуры результатов транспортного сектора со Стратегией ЦАРЭС 2030

13. **Стратегия ЦАРЭС 2030.** Участники упомянули новую Стратегию ЦАРЭС 2030, которая была утверждена на 16-й Министерской конференции ЦАРЭС в октябре 2017 года. Транспортный сектор остается одним из основных компонентов Стратегии ЦАРЭС 2030, с углублением деятельности по существующим темам и подсекторам и расширением охвата с целью включения новых подсекторов – таких как авиация. Новая Стратегия 2030 обеспечивает большую гибкость для взаимодействия ЦАРЭС с новыми многосторонними учреждениями и странами, не являющимися ее членами.

14. **Новая транспортная стратегия ЦАРЭС.** Участники, в целом, подтвердили необходимость новой транспортной стратегии ЦАРЭС (предварительно названной «Транспортная стратегия ЦАРЭС 2030»), которая будет приведена в соответствие со Стратегией ЦАРЭС 2030, и будет основываться на успехах, достигнутых на сегодняшний день в рамках реализации СТСТ 2020, наряду с углублением работы по железным дорогам (через Стратегию по железнодорожному транспорту ЦАРЭС), безопасности дорожного движения (через Стратегию безопасности дорожного движения ЦАРЭС) и новым подсекторам (в частности – по авиации). Сначала будет тщательно изучен статус реализации СТСТ 2020, что позволит собрать необходимую для выполнения этой работы информацию. Участники, в целом, согласились с предложением относительно составления – в дополнение к Транспортной стратегии ЦАРЭС 2030¹ – четырех комплектов трехлетних планов с изложением в них более подробной информации о планируемых на трехлетний период проектах и мероприятиях.

15. Участники согласились с тем, что, при условии определенной доработки, существующие мультимодальные коридоры ЦАРЭС, в целом, сохраняют свою актуальность. Ввиду сохранения важности инвестиций в физическую инфраструктуру, дополнительное внимание будет уделяться улучшению *качества* этих коридоров. Участники договорились работать в тесном сотрудничестве, чтобы к середине 2019 года разработать Транспортную стратегию ЦАРЭС 2030, которая будет вынесена на рассмотрение на 18-м заседании ККТС, при содействии со стороны Секретариата ЦАРЭС и с поддержкой со стороны партнеров по развитию.

16. **Структура результатов.** В преддверии такой работы по транспортной стратегии ЦАРЭС до 2030 года и для обеспечения ее согласованности со Стратегией ЦАРЭС 2030, участники заседания приняли участие в предварительном обсуждении структуры результатов по транспортному сектору ЦАРЭС до 2030 года, которая также будет включена в Транспортную стратегию ЦАРЭС до 2030 года.

17. Было решено, что поэтапный подход, охватывающий четыре этапа с 2018 по 2030 годы, обеспечит гибкость и позволит оперативнее реагировать на изменения и удовлетворять растущие потребности стран-членов ЦАРЭС, наряду с подтверждением целевых показателей и использованием накопленного опыта. В конце каждого года будут составляться отчеты о проделанной работе, а применение поэтапного подхода также позволит повысить реалистичность и измеримость показателей.

Сессия 5: Прогресс в каждой из приоритетных областей

18. **Железные дороги.** Участники отметили тот прогресс, который был достигнут рабочей группой по железным дорогам ЦАРЭС (РРЖД), образованной в апреле 2015 года, в части разработки и начала реализации Стратегии по железным дорогам ЦАРЭС, одобренной на Министерской конференции в октябре 2016 года. Участники подтвердили,

¹ 2018-2020 гг., 2021-2023 гг., 2024-2026 гг., 2027-2029 гг.

что уже сделаны первые шаги по реализации Стратегии по железным дорогам ЦАРЭС посредством: (i) разработки сборника тематических исследований по новым передовым наработкам – таким как использование информационных технологий, выставление единых счетов, внедрение автоматизированных систем управления и решения экологических проблем; (ii) разработки сборника типовых соглашений о тарифах, поддержания обратной связи с клиентами, реализации трансграничных процессов и обеспечения защиты и безопасности; (iii) изучения литературы о существующих исследованиях по транспортным потокам/спросу; и (iv) налаживания каналов связи с общественностью с целью содействия регулярному обмену информацией. Участники ознакомились с проблемами, существующими в сфере железнодорожного сообщения в регионе, включая создание и измерение данных о перевозках для обеспечения экономической и финансовой устойчивости инвестиций, и необходимость изучения возможностей использования новых финансовых механизмов, соответствующих колоссальным потребностям в финансировании.

19. Для содействия дальнейшей организации работы РГЖД таким образом, чтобы решать эти общие проблемы, участники, в целом, договорились обратиться за региональной технической помощью, которая позволит: (i) разрабатывать и придерживаться региональной модели транспортных потоков, оказывать поддержку при подготовке проектов (отсев, предварительный технико-экономический анализ); (iii) поддерживать разработку/распространение знаний в таких областях как реформа государственных предприятий, финансирование, управление активами, безопасность на железнодорожном транспорте и т.д., (iv) развивать потенциал исполнительных учреждений в части решения общих проблем, с которыми сопряжены закупки, обеспечения всестороннего учета гендерной проблематики, соблюдения мер по обеспечению выполнения социальных и экологических гарантий и т.д. Сначала такая региональная техническая помощь может быть реализована в период с 2018 по 2020 гг. АБР, выступающий в качестве Секретариата ЦАРЭС, возглавит работу по подготовке и оформлению региональной технической помощи и будет приветствовать совместное финансирование и технический вклад всех партнеров по развитию ЦАРЭС. Подробная информация об этой региональной технической помощи будет вынесена на обсуждение на очередном совещании РГЖД, предварительно запланированном на вторую половину 2018 года.

20. **Управление дорожными активами.** Участники были ознакомлены с проделанной на данный момент работой по управлению дорожными активами (УДА), которое является одним из ключевых приоритетов в рамках СТСТ 2020. Участники с удовлетворением отметили три публикации, которые были подготовлены для решения этой приоритетной задачи, а именно: (i) Сборник передовых методов управления дорожными активами; (ii) Справочник по контрактам на техническое обслуживание автомобильных дорог (ТОАД) на основе эксплуатационных показателей; и (iii) Руководство для ответственных лиц по взиманию платы за проезд по автомобильным дорогам в странах ЦАРЭС. Участники обсудили основные выводы, изложенные в этих публикациях, а также основные принципы УДА. Участники отметили прогресс в части реализации мероприятий, связанных с УДА и

ТООД в каждой из стран-членов. Кроме того, были представлены и обсуждены результаты опроса, проведенного по итогам предыдущего совещания ККТС.

21. Поскольку многие страны-члены ЦАРЭС находятся на стадии завершения модернизации своих основных транспортных сетей, участники заседания согласились с тем, что УДА будет играть все более важную роль в предлагаемой новой транспортной стратегии ЦАРЭС 2030. На будущее, участники согласились с тем, что (i) существует растущая потребность в реформировании технического обслуживания и укреплении институционального потенциала, связанного с УДА; (ii) имеется ряд потребностей в сфере развития, охватывающих широкий спектр технических требований, связанных с УДА; и (iii) в качестве первого этапа гармонизации УДА будет разработана единая система определения местоположения транспортных средств на дорогах, охватывающая все страны-члены ЦАРЭС. Было подтверждено, что для улучшения УДА требуется углубление координации между странами-членами ЦАРЭС, а также международная поддержка и помощь с использованием различных инструментов/условий, имеющихся в распоряжении у международных финансовых учреждений и партнеров по развитию.

22. Авиация. Участники приняли участие в интерактивной сессии, посвященной недавно завершеному Предварительному исследованию возможностей для регионального сотрудничества в сфере авиации в ЦАРЭС. Секретариат выразил всем странам признательность за ознакомление с исследованием и предоставленные замечания и предложения. Как ожидается, печатная версия исследования будет опубликована и доступна к августу 2018 года. На примере успешных региональных тематических исследований по Грузии и Азербайджану, наряду с международными примерами из Камбоджи, Малайзии и Сингапура, подчеркиваются экономические выгоды проведения реформ на рынке авиаперевозок. Участники заседания приняли участие в интерактивном определении воздушных маршрутов, способных стимулировать рост туризма в регионе. Представителям стран ЦАРЭС было предложено выразить заинтересованность в организации в своих странах семинаров по распространению знаний по вопросам развития рынка авиаперевозок.

23. Содействие трансграничным перевозкам и логистике. Участники отметили низкую среднюю скорость перевозок по коридорам ЦАРЭС. Процедуры пересечения границ создают значительные задержки при осуществлении автомобильных и железнодорожных перевозок. Транспортные ведомства стран ЦАРЭС осознают важность контроля сроков и процедур пересечения границ и постепенно становятся все более активными участниками проектов развития инфраструктуры пунктов пропуска. Следующим шагом на пути улучшения скорости передвижения по коридорам ЦАРЭС является более активное вовлечение транспортных ведомств в мониторинг показателей функционирования своих ключевых пунктов пропуска посредством определения для национальных пограничных органов целевых показателей в части времени.

24. Транспортный сектор ЦАРЭС будет продолжать поддерживать осуществление международных транспортных конвенций – в частности, Конвенции МДП, Соглашения КДПГ (CMR) и Конвенции по гармонизации процедур на границах. МСАТ и другие партнеры по развитию продолжают поддерживать выполнение Конвенции МДП в Пакистане и КНР – в том числе, в части использования электронных систем и перехода к безбумажному пересечению границ. Как ожидается, страны-члены ЦАРЭС смогут воспользоваться услугами экспертов ЕЭК ООН в области права в ходе присоединения к ключевым транспортным конвенциям и соглашениям.

25. Страны-члены ЦАРЭС проявили заинтересованность в продуктах знаний и мероприятиях по развитию потенциала в части упрощения процедур трансграничных перевозок и логистики. В течение 2018 года секретариатом ЦАРЭС будет подготовлен, как минимум, один продукт знаний на эту тему.

26. **Безопасность дорожного движения.** Участники упомянули о достигнутом прогрессе в части разработки и одобрения Стратегии по безопасности дорожного движения (СБДД) ЦАРЭС на Министерской конференции в октябре 2016 года, и закладки основ для ее реализации. Первоначальная работа была сосредоточена на 2-м компоненте СБДД (более безопасная дорожная инфраструктура) посредством (i) проведения двух региональных семинаров в Душанбе (в августе 2017 года) и Стамбуле (в апреле 2018 года); (ii) разработки серии из трех справочников по вопросам аудита безопасности дорожного движения, управления придорожными угрозами и повышения безопасности дорожных участков (все эти материалы доступны на вебсайте программы ЦАРЭС).

27. На предшествовавшем заседании ККТС региональном семинаре по безопасности дорожного движения участники договорились разработать приоритетные планы действий для каждой из своих стран, сосредоточенные на втором компоненте. Аудиты безопасности дорожного движения, стандарты и спецификации, программы по участкам дорог повышенной опасности и база данных по ДТП были определены в качестве приоритетных направлений деятельности по всему региону. Секретариат ЦАРЭС окажет содействие в разработке шаблона для составления таких национальных планов действий. Прделанная работа и достижения будут рассмотрены на следующем заседании ККТП.

28. Участники отметили ряд инициатив в сфере безопасности дорожного движения, реализуемые на национальном уровне в соответствии с СБДД. Высокопоставленные представители Пакистана и Таджикистана поделились своим опытом и извлеченными уроками из своей текущей работы по повышению безопасности своих автомобильных дорог. Участники поручили Секретариату ЦАРЭС и партнерам по развитию продолжать поддерживать деятельность по развитию знаний и повышению потенциала с целью ускорения реализации СБДД ЦАРЭС.

Посещение объектов в Стамбуле

29. Благодаря щедрой поддержке со стороны Правительства Турции и представителей частного сектора, участники посетили в Стамбуле стратегические объекты и проекты, поддерживающие региональную транспортную связанность. К таковым относятся объекты трейлерной погрузки и разгрузки морских судов (Ro-Ro) и открытый в 2006 году таможенный терминал МДП в порту Пендик. Участники узнали о том, как, благодаря порту, перевозчики получили возможность экономии 3 часов.

Заключение и выражение признательности

30. Участники выразили удовлетворение консенсусом, достигнутым в ходе заседания ККТС, о чем будет доложено на заседании высокопоставленных должностных лиц ЦАРЭС в июне 2018 года.

31. Участники поблагодарили Правительство Туркменистана за его активную председательствующую роль на заседании. Участники также выразили благодарность Правительству Турции за теплое гостеприимство при проведении мероприятия. Была предложена идея присоединения Турции к Программе ЦАРЭС при условии соблюдения процедур, связанных с членством в Программе ЦАРЭС. Делегаты также выразили признательность Секретариату ЦАРЭС и партнерам по развитию за проделанную работу по организации и проведению заседания.