



Краткий обзор осуждений на заседание

18-е заседание Координационного комитета по транспортному сектору ЦАРЭС

24-26 апреля 2019 года, Ташкент, Узбекистан

Введение

1. 24-26 апреля 2019 года в Ташкенте (Узбекистан) состоялось 18-е заседание Координационного комитета по транспортному сектору (ККТС) Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) (заседание). Представители всех одиннадцати стран-членов ЦАРЭС приняли участие в заседании, которое было проведено при поддержке партнеров по развитию, включая Азиатский банк развития (АБР), Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ), Институт ЦАРЭС (ИЦ), Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), Исламский банк развития (ИБР), Шанхайскую организацию сотрудничества (ШОС), ТРАСЕКА, Европейскую экономическую комиссию Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), Экономическую и социальную комиссию ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) и Всемирный банк.¹ Программа заседания и список участников представлены в Приложениях 1 и 2. Узбекистан выступил в качестве принимающей стороны и председателя заседания, являясь председателем Программы ЦАРЭС в 2019 году.

Задачи заседания

2. Задачи 18-го заседания ККТС заключались в следующем: (i) рассмотреть ход реализации Стратегии по транспорту и содействию торговле (СТСТ) до 2020 года, акцентируя внимание на последних достижениях в сфере железных дорог, управления дорожными активами, безопасности дорожного движения, трансграничных перевозок и авиации; (ii) рассмотреть и обсудить проект Транспортной стратегии ЦАРЭС до 2030 года; и (iii) определить действия на ближайшее будущее, ведущие к реализации Транспортной стратегии ЦАРЭС-2030.

Реализация СТСТ-2020: достигнутый прогресс и оставшиеся вызовы

3. **Прогресс на сегодняшний день.** Участники рассмотрели и одобрили Отчет о проделанной работе в транспортном секторе ЦАРЭС (за 2018 год), в котором обобщается коллективный прогресс стран-членов ЦАРЭС в отношении целей, изложенных в СТСТ-2020, как по развитию физической инфраструктуры, так и по нефизическим мерам. Что касается физического развития мультимодальных коридоров, завершённые автодорожные и железнодорожные проекты уже превысили целевые показатели, определённые в СТСТ-2020, в то время как работа по развитию логистических центров и модернизации пограничных пунктов пропуска (ППП) осуществляются в соответствии с планами. Низкая средняя скорость перевозок по коридорам все еще остается проблемой.

¹ Институт АБР великодушно предоставил видео-обращение (веб-ссылка будет предоставлена позднее).

4. По вопросу повышения операционной и институциональной эффективности, участники также подтвердили достижение прогресса по следующим пяти стратегическим компонентам:

- **Железные дороги:** Страны ЦАРЭС в настоящее время реализуют Железнодорожную стратегию ЦАРЭС. По просьбе стран-членов ЦАРЭС, озвученной на 17-м заседании ККТС, в 2018 году АБР утвердил новую техническую помощь для ускорения реализации Железнодорожной стратегии ЦАРЭС.² Рабочая группа по железнодорожному транспорту провела свое заседание в Ташкенте 22-23 апреля 2019 года для рассмотрения предлагаемого подхода к новому проекту ТП, который включает в себя секторные оценки, субрегиональную транспортную модель, подготовку проектов и развитие потенциала.
- **Безопасность дорожного движения:** Страны ЦАРЭС продолжают реализацию Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС. Постоянные усилия сосредоточены на Компоненте 2 (более безопасные дороги). Были опубликованы три Руководства ЦАРЭС по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения (Руководство 1: Аудит безопасности дорожного движения; Руководство 2: Более безопасные дорожные работы; Руководство 3: Управление придорожными препятствиями), которые доступны на четырех языках (английском, русском, монгольском и китайском). В Азербайджане, Грузии, Кыргызской Республике, Таджикистане и Узбекистане была проведена серия национальных семинаров по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения, чтобы помочь дорожным ведомствам обеспечить более безопасные автодороги.
- **Управление дорожными активами:** Три продукта в области знаний (Сборник передовых практик в области управления дорожными активами; Руководство по контрактам на эффективное содержание дорог и Руководство по платным автодорогам в ЦАРЭС для лиц, принимающих решения) были опубликованы на двух языках (английском и русском) и в настоящее время распространяются среди стран ЦАРЭС. Компоненты управления дорожными активами были включены в реализуемые дорожные проекты в Афганистане, Грузии, Кыргызской Республике и Таджикистане.
- **Содействие транспорту:** В настоящее время все страны-члены ЦАРЭС охвачены Конвенцией ООН о Международных дорожных перевозках (МДП). Последние присоединившиеся страны – Пакистан и Китайская Народная Республика – начали осуществлять перевозки с применением книжек МДП в 2018 году. Страны ЦАРЭС продолжают осуществлять региональные проекты по усовершенствованию приграничных служб в Кыргызской Республике, Монголии, Пакистане и Таджикистане.
- **Авиация.** Предварительное обзорное исследование по авиации опубликовано на двух языках (английском и русском) и распространено среди стран-членов ЦАРЭС. Готовится специальное исследование для Монголии, чтобы помочь понять, каким образом может быть либерализован сектор воздушного транспорта, чтобы приносить пользу туризму и экономике в целом.

² Техническая помощь (ТП) получила щедрую финансовую поддержку от Фонда сокращения бедности и регионального сотрудничества (PRCF) Китайской Народной Республики и Фонда региональной торговли и связанности с Азией (ARTCF) Великобритании.

5. **Страновые приоритетные программы в области транспорта.** Подкрепляя вышеизложенное, странам ЦАРЭС было предложено поделиться информацией о последних тенденциях, прогрессе в части реализации, запланированных действиях и потребностях в поддержке. Отзывы участников были сгруппированы по трем кластерам: Кластер 1 «Связанность между Европой и Центральной Азией», в состав которого вошли Грузия, Азербайджан и Туркменистан; Кластер 2 «Связанность между Восточной и Центральной Азией», в состав которого вошли Казахстан, Кыргызская Республика, Китайская Народная Республика и Монголия; и Кластер 3 «Связанность между Южной и Центральной Азией», в состав которого вошли Афганистан, Пакистан, Таджикистан и Узбекистан. Выявленные участниками проблемы и стратегические приоритеты показывают, что они согласуются с основными направлениями деятельности, предлагаемыми в рамках новой Стратегии.

6. Проект по тоннелю Саланг был представлен в качестве одного из наиболее важных проектов, которые могут быть поддержаны Программой ЦАРЭС, и внесут существенный вклад в обеспечение эффективности Коридора ЦАРЭС 6. Этот крупный перспективный проект также поможет улучшить бесперебойное сообщение с соседними странами и поддержать мир и стабильность в регионе. Он является одним из наиболее сложных в техническом отношении проектов, готовящихся в коридорах ЦАРЭС. В этой связи требуется более активное привлечение финансирования, обмен знаниями и вовлечение партнеров по развитию; содействие по всем этим направлениям может быть оказано в рамках платформы ЦАРЭС.

Презентация проекта Транспортной стратегии ЦАРЭС до 2030 года

7. **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 важным сектором 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 институтами и странами, не являющимися ее членами.

8. **Новая транспортная стратегия для ЦАРЭС.** Участники упомянули решение 17-го Заседания ККТС относительно разработки новой транспортной стратегии ЦАРЭС, которая будет (i) согласована со Стратегией ЦАРЭС-2030, (ii) основываться на успехах, достигнутых на сегодняшний день в рамках реализации СТСТ-2020, и (iii) углублять работу по железным дорогам (в рамках Стратегии по железнодорожному транспорту ЦАРЭС), безопасности дорожного движения (в рамках Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС) и новым подсекторам (в частности – по авиации).

9. Участники рассмотрели проект Транспортной стратегии ЦАРЭС-2030 (Стратегия), в которой связанность и устойчивость обозначены в качестве двух связанных целей. Участники отметили следующие существенные особенности: (i) больше внимания будет уделяться качеству и устойчивости транспортных проектов и активов; (ii) разработка продуктов знаний будет руководствоваться спросом и будет и далее сосредоточена на поддержке принятия решений на высоком уровне; (iii) отчетность о ходе реализации и эффективности будет более конкретной и дезагрегированной по странам и коридорам; и (iv) будут сохранены прежние шесть мультимодальных коридоров, обеспечивая большую гибкость в определении коридоров (то есть, охватывая соединительные дороги,

пограничные пункты пропуска, порты и логистические центры); и (v) основное внимание будет по-прежнему сосредоточено на пяти стратегических элементах, сохраняя при этом гибкость для введения новых приоритетных направлений в случае появления таковых.

10. Участники утвердили общую структуру стратегии и предложили следующие комментарии и рекомендации: (i) использование информационных и коммуникационных технологий и участие частного сектора можно было бы сделать более значимым и рассматривать в качестве сквозных приоритетных направлений; (ii) управление активами могло бы также охватывать железные дороги; и (iii) морской транспорт и внутренние водные пути можно было бы рассмотреть в качестве возможного нового стратегического компонента. По пункту (iii) участники согласились провести обзорное исследование для оценки того, каким образом платформа ЦАРЭС могла бы лучше удовлетворять потребности и возможности с применением подхода, аналогичного подходу к проведению обзорного исследования по авиации.

11. Участники приветствовали большую гибкость и целенаправленность Стратегии, которая предназначена улучшить определение направлений для регионального планирования и сотрудничества. При этом, участники одобрили, по существу, проект Транспортной стратегии ЦАРЭС-2030 при условии, что в ней будут учтены полученные комментарии.

Приоритеты ЦАРЭС в области транспорта по компонентам

12. **Содействие трансграничным перевозкам и логистике.** Участники отметили значительный прогресс в повышении показателя средней скорости без задержек (СбЗ), продемонстрированного в рамках исследований по измерению и мониторингу эффективности коридоров (ИМЭК) ЦАРЭС в период с 2010 по 2018 годы. Последовательное увеличение показателей средней СбЗ с 35,2 километра в час (км/ч) в 2010 году до 44,5 км/ч в 2018 году демонстрирует положительное влияние проектов по развитию автодорожной и железнодорожной инфраструктуры на бесперебойную перевозку грузов в пределах национальных границ. В то же время, средняя скорость перевозок, осуществляемых через границы (СсЗ), остается низкой и не улучшилась в течение 8-летнего периода мониторинга эффективности коридоров, поскольку при осуществлении автомобильных и железнодорожных перевозок возникают значительные задержки, связанные с процедурами пересечения границы.

13. ИМЭК ЦАРЭС все также будет служить ключевым инструментом для мониторинга трансграничных задержек и затрат, возникающих вдоль коридоров ЦАРЭС и, в особенности, в ППП. Методология ИМЭК будет продолжать развиваться в последующие годы и обеспечит более дезагрегированную отчетность по коридорам ЦАРЭС, по видам транспорта (железнодорожный и автомобильный), а также по странам.

14. В рамках новой Стратегии ППП рассматриваются в качестве неотъемлемой части региональных и национальных транспортных систем, что требует более интегрированного управления коридорами со стороны соответствующих органов. Некоторые страны ЦАРЭС рассматривают создание органов управления сухопутными пунктами пропуска, чтобы помочь улучшить режимы содействия торговле, при этом поддерживая высокий уровень целостности и безопасности национальных ППП и транспортных коридоров.

15. Транспортный сектор ЦАРЭС будет продолжать оказывать поддержку присоединению и эффективной реализации международных транспортных конвенций ООН,

в частности Конвенции по гармонизации пограничного контроля грузов (1982 г.), Конвенции МДП и Конвенции о договоре международной дорожной перевозке грузов (КДПГ). Будет осуществляться координация совместной деятельности транспортного сектора и торгового и таможенного сектора ЦАРЭС с целью оказания поддержки институциональным изменениям на пути к достижению интегрированного управления транспортными коридорами и ППП в рамках всего региона ЦАРЭС.

16. Железные дороги. Четвертое заседание Рабочей группы по железнодорожному транспорту ЦАРЭС (РГЖТ) было проведено в Ташкенте (Узбекистан) 22-23 апреля 2019 года, чтобы согласовать практические меры для реализации Стратегии развития железнодорожного транспорта ЦАРЭС до 2020 года. В связи с этим участники заседания РГЖТ рассмотрели предлагаемые подход и компоненты новой ТП для железнодорожного сектора, включая (i) секторные оценки, (ii) субрегиональную модель железнодорожных перевозок, (iii) поддержку для подготовки проектов и (iv) мероприятия по развитию потенциала.

17. РГЖТ будет осуществлять контроль за реализацией ТП при поддержке со стороны АБР и партнеров по развитию. Заседания РГЖТ будут проводиться с регулярными интервалами в течение 2019-2020 гг. Члены РГЖТ и партнеры по развитию выразили поддержку основным конечным результатам, промежуточным результатам и мероприятиям ТП. Определены два целевых показателя конечных результатов: (i) принят приоритетный план инвестиций железнодорожного сектора ЦАРЭС и (ii) меры по коммерциализации и реформированию сектора представлены на рассмотрение правительств по крайней мере в пяти странах-членах. Эти конечные результаты будут достигнуты благодаря реализации четырех промежуточных результатов, а именно: (i) модели железнодорожных перевозок, (ii) механизма подготовки железнодорожных проектов ЦАРЭС, (iii) действий/мер по коммерциализации и реформам для конкретных ведомств и (iv) продуктов знаний по вопросам коммерциализации и реформирования.

18. Управление дорожными активами. Участники обсудили проведенную на сегодняшний день работу в области управления дорожными активами (УДА). Участники отметили прогресс в деятельности, связанной с УДА и содержанием дорог, ориентированной на результаты (СДОР), в каждой стране ЦАРЭС. Учитывая то, что многие страны-члены осуществляют модернизацию своей основной транспортной сети, УДА будет играть все более важную роль в предлагаемой новой Стратегии. В отношении дальнейшей работы, участники согласовали следующие приоритеты: (i) реализовать реформы в области содержания дорог и усилить институциональный потенциал, связанный с УДА; (ii) принять и внедрить передовые практики финансирования содержания дорог; (iii) разработать индивидуальные системы УДА с учетом потребностей развития, а также технических и финансовых возможностей, и (iv) разработать приемлемые индикаторы, целевые показатели и механизмы оплаты для подготовки контрактов СДОР.

19. Безопасность дорожного движения. Участники рассмотрели ситуацию с безопасностью дорожного движения в регионе ЦАРЭС, поделились обновленной информацией о текущих национальных инициативах по вопросам безопасности и обсудили следующие шаги для реализации Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС. Участники еще раз отметили всеобъемлющую цель Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС: снизить число смертельных случаев на 50% к 2030 году (по сравнению с уровнями 2010 года). По состоянию на 2016 год, число погибших на дорогах, согласно представленной странами-членами информации, сократилось в среднем по региону ЦАРЭС на 11%. Участники также признали необходимость усиления и гармонизации баз

данных о дорожно-транспортных происшествиях и систем мониторинга для получения улучшенных данных с целью разработки национальных планов действий и интервенций в области безопасности дорожного движения.

20. Что касается дальнейшей работы, Транспортная стратегия ЦАРЭС будет продолжать играть роль катализатора в инициировании региональных инициатив, наращивая при этом свою деятельность с целью оказания поддержки собственным инициативам стран. Участники обратились к партнерам по развитию с просьбой рассмотреть возможность разработки онлайн-учебных курсов на основе существующих руководств по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения для содействия более широкому распространению знаний. Транспортный сектор ЦАРЭС будет оказывать индивидуальную поддержку странам-членам на основе конкретных потребностей и приоритетов, изложенных в национальных планах действий по безопасности дорожного движения и ежегодных отчетах о проделанной работе. Такая поддержка может включать (i) предоставление первоначального грантового финансирования для инкубации/пилотной реализации инициатив в области безопасности дорожного движения небольшого масштаба; (ii) предоставление инвестиционного финансирования для проектов/программ по безопасности дорожного движения; (iii) предоставление доступа к сети партнеров (МФИ, НПО, университеты и т. д.) и (iii) помощь с целью мониторинга прогресса и обмена опытом через заседания ККТС.

21. Авиация. Сессия по авиации акцентировала внимание на публикации обзорного исследования авиационного сектора ЦАРЭС, которая была выпущена в сентябре 2018 года. Данное исследование включает следующие ключевые рекомендации: (i) поэтапное открытие рынков; (ii) развитие прямых воздушных сообщений и второстепенных аэропортов; и (iii) переход на безбумажные электронные системы грузовых перевозок. Участники согласились с необходимостью стратегического развития авиации в привязке к продвижению туризма, признавая преимущества от сокращения визовых ограничений и снижения авиационных сборов. В ходе сессии участники получили полезную информацию из выступлений делегаций Пакистана, Китайской Народной Республики и Узбекистана. Исследование рынка Монголии, проводимое в настоящее время, предоставляет собой возможность получения технической помощи, и приветствуется, чтобы другие страны ЦАРЭС рассмотрели такую возможность.

Транспортная стратегия ЦАРЭС-2030: шаги на ближайшее будущее и подготовка для гладкой реализации

22. **Шаги на ближайшее будущее.** Участники ККТС согласовали следующие дальнейшие шаги:

- Страны ЦАРЭС и партнеры по развитию предоставят обновленную информацию по своим координаторам по транспортному сектору ЦАРЭС до 30 мая 2019 года.
- Страны и партнеры по развитию предоставят любые дополнительные комментарии по проекту Стратегии в письменной форме не позднее 10 мая 2019 года.
- Секретариат ЦАРЭС обновит проект Стратегии, включив полученные комментарии, для дальнейшего рассмотрения и одобрения Заседанием высокопоставленных официальных лиц (ЗВОЛ) в июне 2019 года.
- При условии одобрения ЗВОЛ, Стратегия будет подготовлена для окончательного одобрения Министерской конференцией в ноябре 2019 года.

23. Ускорение реализации новой транспортной стратегии. Участники отметили поддержку, предоставляемую в рамках региональной технической помощи «Обмен знаниями и услуги по вопросам перевозок и содействия транспорту» для успешной реализации СТСТ-2020. ТП осуществляется с декабря 2014 года и завершится в мае 2019 года. Подготовлено 13 продуктов знаний, организовано восемь семинаров и заседаний рабочих групп и проведено пять заседаний ККТС для обсуждения пяти стратегических элементов. Участники признали пользу новой ТП для оказания поддержки странам в реализации действий на ближайшее будущее (Приложение 3) и для содействия реализации новой Стратегии. В рамках этой ТП будет оказана поддержка (i) в проведении заседаний ККТС, заседаний рабочих групп и региональных семинаров, (ii) в разработке и распространении услуг и продуктов в области знаний и (iii) в проведении индивидуальных мероприятий по развитию потенциала, включая национальные тренинги. Секретариат ЦАРЭС принял к сведению эту просьбу и продолжит работу по утверждению новой ТП с первоначальным бюджетом в размере 1 миллиона долларов США.

Полевая поездка на скоростном поезде в Самарканд

24. При великодушной поддержке Правительства Узбекистана и «Узбекистон темир йуллари» участники осуществили полевую поездку по скоростной железной дороге в Самарканд. В ходе поездки участники (i) наблюдали за тем, как Узбекистан в качестве принимающей страны для ЦАРЭС в 2019 году осуществляет инвестиции в высококачественную железнодорожную инфраструктуру для улучшения связанности на своей территории, а также для улучшения качества региональной железнодорожной сети, (ii) наблюдали, как такие инвестиции в железнодорожную инфраструктуру связаны с более широкими стратегическими целями страны с точки зрения диверсификации экономики, развития туристического сектора и экологически благоприятного роста, и (iii) и получили напоминание в процессе описания истории Самарканда, как региональная связанность исторически играла центральную роль в развитии региона. Полевая поездка позволила участникам встречи в менее формальной обстановке обсудить вопросы, представляющие взаимный интерес в отношении региональной связанности и интеграции.

Заключение и выражение признательности

25. Участники выразили удовлетворение консенсусом, достигнутым в ходе заседания ККТС, о чем будет доложено на Заседании высокопоставленных официальных лиц ЦАРЭС в июне 2019 года.

26. Участники поблагодарили Правительство Узбекистана за его активную роль в качестве председателя заседания. Делегаты также выразили признательность Секретариату ЦАРЭС и партнерам по развитию за проделанную работу по организации и проведению заседания.

Приложениях 3

Компонент	Мероприятие
Трансграничные перевозки и логистика	Продукт знаний по управлению коридорами ЦАРЭС: <ul style="list-style-type: none"> • Обзор передовых мировых институциональных механизмов, инфраструктуры и действующей практики • Краткое изложение проблем и действий в регионе ЦАРЭС • Рекомендации для национальных транспортных управлений и других соответствующих ведомств
Управление дорожными активами	<ul style="list-style-type: none"> • Продукт знаний по вопросу о состоянии УДА в странах ЦАРЭС • 2-е заседание Рабочей группы по управлению дорожными активами
Безопасность дорожного движения	<ul style="list-style-type: none"> • Национальные учебные семинары по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения (ИОБДД) • Разработка 4-го учебного пособия по ИОБДД
Железные дороги	<ul style="list-style-type: none"> • Разработка региональной транспортной модели, оценок подсекторов, продуктов знаний и развитие потенциала • Техническое совещание в мае 2019 года и 5-е заседание Рабочей группы по железнодорожному транспорту
Авиация	Изучение и моделирование развития национального авиационного сектора (в Монголии и других заинтересованных странах)