



ЦАРЭС 2030 **Годовой отчет о прогрессе в транспортном секторе**

Справочный документ
Для Заседания Национальных координаторов ЦАРЭС
12 октября 2021 г.

**Отчет о прогрессе и План работ транспортного сектора
(июль 2020 г. - август 2021 г.)**

**Виртуальное заседания Национальных координаторов
Центральноазиатское региональное экономическое
сотрудничество
12 октября 2021 г.**

I. Резюме

1. Несмотря на влияние COVID-19, за отчетный период транспортный сектор ЦАРЭС достиг важных результатов. Мероприятия и продукты в области знаний, предусмотренные в рамках текущего плана работ, были выполнены достаточно своевременно.

2. При этом в некоторых случаях для того, чтобы запланированные мероприятия не выбивались из графика, потребовались корректировки. Например, большинство мероприятий в секторе транспорта ЦАРЭС были проведены виртуально в связи с трудностями организации физических мероприятий (таких, как встречи, семинары, тренинги), хотя в идеале более предпочтительно сотрудничество при личном контакте.

3. На деле виртуальные платформы все более активно используются для мероприятий ЦАРЭС в области знаний, таких, как семинары и программы обучения, а также консультации с заинтересованными сторонами. Транспортный сектор ЦАРЭС является партнером Института ЦАРЭС (ИЦ) в рамках его электронной платформы обучения по безопасности дорожного движения, и партнером Восточного альянса за безопасный и устойчивый транспорт (EASST) в области разработки нового электронного учебного курса по Безопасным дорожным работам для Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР). За отчетный период также был организован онлайн-курс по основам дорожного строительства для не инженеров.

4. Пандемия также повлияла на транспортный сектор в ЦАРЭС, что проявляется в виде падения бюджетных доходов или смены финансовых приоритетов у ряда партнеров по развитию. Несмотря на обращение в Фонд регионального сотрудничества и интеграции (RCIF) за финансированием для общего проекта технической помощи ЦАРЭС (ТП) для транспортного сектора в рамках ТА 9754-REG¹, это предоставило бы лишь ограниченное финансирование для продолжения деятельности до конца 2021 года. Осуществление новых мероприятий в рамках данной ТП придется отложить до выделения нового дополнительного финансирования.

5. Меры, предпринятые в ответ на распространение вируса, также спровоцировали неизбежные, хотя и временные задержки в области реализации ряда проектов в транспортном секторе. Введение жестких локдаунов остановило строительные работы по ряду инфраструктурных проектов, хотя строительные работы и начали постепенно возобновляться.

6. В этом же контексте, введение жестких мер пересечения границы в странах ЦАРЭС сказалось на эффективности коридоров в разрезе времени и стоимости пересечения границ. Как демонстрируют изменения индикаторов ИМЭК за отчетный период, время и стоимость пересечения границ выросли как на автомобильном, так и на железнодорожном транспорте, а СПБЗ снизилась (данные ИМЭК за 2020 год). Это, вероятнее всего, является результатом (по крайней мере, отчасти) новых или дополнительных контрольных мер на границе, принятых странами ЦАРЭС в ходе борьбы с распространением вируса.

7. Немедленные меры в ответ на пандемию включали одновременное закрытие границ, причем не только в Центральной Азии, но и по всему миру, что повлияло на объем пассажирских перевозок для целей бизнеса и туризма. Транспортные ограничения повлияли на мобильность пассажиров, грузовые перевозки, и на цепи поставок. Ставшее результатом этого падение спроса на путешествия и грузоперевозки, которое быстро привело к возникновению невостребованных мощностей (не летающие самолеты,

¹ ТП 9754-REG: Обмен знаниями и услуги в области транспорта и упрощения процедур торговли, Фаза 2.

пассажиры (поездка, автобусы и т.д.) привело к сокращению объемов общей транспортной деятельности и доходов.

II. Ключевые события и результаты

A. Реализация мероприятий в секторе

8. Данный отчет описывает прогресс, достигнутый государствами-членами ЦАРЭС в 2020 году в рамках новой Транспортной стратегии ЦАРЭС (ТСЦ) до 2030 г.² Он охватывает ход реализации двух крупных подсекторальных стратегий: железнодорожной стратегии ЦАРЭС (Раскрытие потенциала железных дорог: Железнодорожная стратегия ЦАРЭС на 2017-2030 гг.)³ и Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС (Безопасная связанность: региональная стратегия безопасности дорожного движения для стран ЦАРЭС на 2017-2030 гг.)⁴. ТСЦ 2030 использует ряд индикаторов эффективности деятельности, предоставляющих странам информацию об их прогрессе по стратегическим компонентам транспорта (Таблица 1).

Таблица 1: Индикаторы уровня результатов для транспортного сектора ЦАРЭС

Основной элемент	Название	Результаты	Индикаторы (источники или отчеты)
1	Содействие транспорту и логистике	Улучшения в области логистики на пунктах пересечения границы (ППГ), таможенной очистки, иммиграционных процедур и трансграничной логистики.	<ul style="list-style-type: none"> Средняя скорость по коридорам, скорость прохождения с задержками (СПСЗ) Время и стоимость прохождения пункта пересечения границы по коридорам, странам и ППГ Индекс восприятия логистики (LPI)
2	Управление дорогами и дорожными активами	Улучшение модели зрелости управления дорожными активами ЦАРЭС*	<ul style="list-style-type: none"> 2019 (предварит.): Все страны находятся на 1 уровне в отношении национальной сети автомобильных магистралей (кроме Пакистана - 3 уровень) Средняя скорость прохождения без задержек (СПБЗ) по коридорам (ИМЭК ЦАРЭС) Восприятие улучшения качества автомобильных магистралей (Индекс глобальной)

² <https://www.carecprogram.org/?publication=carec-transport-strategy-2030>

³ <https://www.carecprogram.org/?publication=unlocking-potential-railway-strategy-carec-2017-2030>

⁴ <https://www.carecprogram.org/?publication=safely-connected-regional-road-safety-strategy-carec-countries-2017-2030>

Основной элемент	Название	Результаты	Индикаторы (источники или отчеты)
			конкурентоспособности Всемирного экономического форума) для отдельных стран
3	Безопасность дорожного движения	Снижение числа смертей в ДТП на международных автомобильных коридорах ЦАРЭС	<ul style="list-style-type: none"> К 2030 г.: 50% снижение от уровня 2010 г. (82,000 смертей).
4	Железные дороги	Повышение уровня сервиса и операционной эффективности железных дорог	<ul style="list-style-type: none"> Средняя коммерческая скорость ИМЭК по коридорам ЦАРЭС, СПСЗ и СПБЗ Восприятие улучшения качества железных дорог (Индекс глобальной конкурентоспособности Всемирного экономического форума) для отдельных стран
5	Авиация	Создание более открытого авиационного рынка, который послужит катализатором для усиления результатов обмена и торговли	<ul style="list-style-type: none"> Количество пар стран ЦАРЭС с неограниченными правами третьей и четвертой свободы Количество стран ЦАРЭС, внедривших безбумажные системы электронного грузооборота в сфере авиации Количество стран с системой электронных виз

* Модель зрелости СУДА (Фаза 1 – СУДА в процессе строительства; Фаза 2 – СУДА обеспечивает полную оценку запасов, хотя такая оценка может проводиться в фиксированное время, может не обновляться на регулярной основе, или может не использоваться в полном объеме для принятия решений и финансового планирования; Фаза 3 – непрерывный (периодический) мониторинг инвентаризации дорожных активов, эффективные модели затрат, учет и планирование затрат/управленческий учет, принятие решений и финансовое планирование с учетом всех известных факторов и четких целевых показателей эффективности).

ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество; ИМЭК = Измерение и мониторинг эффективности коридоров.

Источник: Секретариат ЦАРЭС.

9. Несмотря на COVID-19, в транспортном секторе были достигнуты важные достижения, а большинство мероприятий, предусмотренных текущим рабочим планом, были реализованы достаточно своевременно. Часть работы в области знаний, заслуживающая отдельного упоминания, включает Предварительное исследование портов и логистики в ЦАРЭС, которое было завершено в декабре 2020 г. Данное исследование включает в себя обсуждение потенциальных областей для сотрудничества

между развивающимися государствами-членами ЦАРЭС и партнерами по развитию в целях развития подсектора портов и логистики. В феврале 2021 года состоялись два семинара по распространению ключевых результатов данного исследования. Исследование состоит из двух томов, которые в настоящее время располагаются на сайте АБР.

10. Также в августе 2013 года был организован онлайн-курс по основам дорожного строительства для не инженеров, состоящий из 13 модулей, в рамках стратегического компонента Управление дорогами и дорожными активами. Таким же образом, ЦАРЭС вступила в партнерские отношения с Институтом ЦАРЭС (ИЦ) в области разработки четырех 10-минутных видеороликов как часть платформы электронного обучения ИЦ по ряду Руководств по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения в ЦАРЭС. Транспортный сектор ЦАРЭС также стал партнером Восточного альянса за безопасный и устойчивый транспорт (EASST) в области разработки трех модулей по Безопасным дорожным работам для Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР). Данный курс предназначен для инженеров-дорожников, проектировщиков и аудиторов, участвующих в инфраструктурных проектах в странах деятельности ЕБРР в качестве введения в инженерное обеспечение безопасности дорожного движения.

11. В первом квартале 2021 года были также завершены оценки железнодорожного сектора (ОЖС) для всех стран ЦАРЭС. В отчетах обсуждаются вызовы и возможности для сектора в Центральной Азии и оцениваются операционные и финансовые показатели железнодорожного сектора в странах ЦАРЭС, и прочие темы. Ведется работа над объединяющим отчетом, который сведет вместе вопросы и результаты отдельных страновых оценок, в дополнение к индивидуальным ОЖС. Ожидается, что отчет будет опубликован в конце 2021 года.

12. Шестое заседание рабочей группы по железнодорожному транспорту (РГЖТ), запланированное на март 2020 года в Стамбуле, пришлось отменить из-за вспышки COVID-19. Вместо этой встречи был подготовлен информационный бюллетень РГЖТ, призванный информировать членов о ходе реализации мероприятий, запланированных в рамках проекта ТП по поддержке реализации Железнодорожной стратегии ЦАРЭС до 2030 г. Тем не менее, шестое заседание РГЖТ планируется провести как только позволят обстоятельства.

13. С учетом трудностей в организации физических мероприятий (например, таких, как встречи, семинары, тренинги), большинство транспортных мероприятий ЦАРЭС состоялись виртуально, включая серию вебинаров ЦАРЭС по авиации и туризму из трех сессий, состоявшихся с января по март 2021 г.; и тренинг по системам управления дорожными активами и контрактам с учетом результатов для Афганистана, состоявший из трех сессий с февраля по март 2021 г. В июне 2021 года схожий виртуальный семинар был организован для Кыргызской Республики.

14. В отношении безопасности дорожного движения, в ноябре 2020 года была предоставлена новая техническая помощь для поддержки инициатив ЦАРЭС в области безопасности дорожного движения (KSTA: Повышение безопасности дорожного движения для государств-членов ЦАРЭС, Фаза 2). В рамках ТП будут поддержаны такие мероприятия, как региональные диалоги по вопросам политики и обмен знаниями для повышения информированности по вопросам безопасности дорожного движения.

15. Четвертым дополнением к серии руководств по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения в ЦАРЭС стало *Руководство 4 по инженерному*

обеспечению безопасности дорожного движения в ЦАРЭС: безопасность пешеходов, завершённое в феврале 2021 года, и в настоящее время доступное на вебсайте АБР. Данное руководство, представляющее собой практический справочник для защиты пешеходов и обеспечения безопасной для пешеходов инфраструктуры в странах ЦАРЭС, будет опубликовано на нескольких языках для более широкого распространения. Английский и русский тексты руководства уже готовы, а версии на китайском и монгольском языках находятся в процессе подготовки.

16. Также в разработке находится Инструмент оценки безопасности дорожного движения ЦАРЭС, предназначенный для мониторинга внедрения и прогресса инициатив в области безопасности дорожного движения стран в рамках Стратегии безопасности дорожного движения в ЦАРЭС. Ожидается, что отчет будет завершён и опубликован в октябре 2021 года.

17. Руководство 5 по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения в ЦАРЭС: Также в разработке находится документ *Интеграция аудита безопасности дорожного движения с оценкой безопасности дорожного движения iRAP*, направленный на повышение эффективности усилий в области безопасности дорожного движения автодорожных проектов путем предоставления практических указаний о том, как улучшить интеграцию аудита безопасности дорожного движения с оценкой автодорожных проектов iRAP. Ожидается, что отчет будет завершён и опубликован в декабре 2021 года. Для представления данного продукта в области знаний развивающимся государствам-членам и ключевым заинтересованным сторонам АБР, включая членов группы по транспортному сектору, будет организован вебинар.

18. В области авиации, в ноябре 2020 года была завершена работа над исследованием влияния COVID-19 на авиацию и туризм в ЦАРЭС. Для обсуждения ключевых результатов исследования, включая предварительную оценку локального влияния COVID-19 на секторы авиации и туризма в ЦАРЭС и рекомендации о том, как страны ЦАРЭС могут подготовиться к восстановлению, был организован вебинар. Данное исследование было также упомянуто в блоге АБР «Пять способов оживить авиацию и туризм в Центральной Азии» в ноябре 2020 г. Предложение о воздушном проезде «Шелковый путь» было разработано и направлено странам на рассмотрение в качестве возможной пилотной программы с участием изначальной группы стран в целях содействия пассажирским перевозкам и туризму между странами ЦАРЭС, что сделает путешествия по нескольким направлениям Шелкового пути более привлекательными и финансово доступными.

Таблица 2. Состоявшиеся семинары, учебные программы и продукты в области знаний

Название публикации / Мероприятие	Сроки
Трансграничный транспорт и логистика	
Серия вебинаров ЦАРЭС - порты и логистика (2 сессии)	Февраль 2021 г.
Предварительное исследование портов и логистики в странах ЦАРЭС Часть 1	Март 2021 г.
Предварительное исследование портов и логистики в странах ЦАРЭС Часть 2	Март 2021 г.
Управление дорогами и дорожными активами	

Название публикации / Мероприятие	Сроки
Онлайн-курс по основам дорожного строительства для неинженеров (13 модулей)	Август 2020 г.
Виртуальный семинар по УДА и системам УДА*	Август 2020 г.
Афганистан - Тренинг по системам управления дорожными активами и контрактам на основе результатов (3 сессии)	Февраль - Март 2021 г.
Семинар по оценке зрелости УДА в ЦАРЭС и тренинг для тренеров*	Март 2021 г.
Кыргызская Республика - Обучающий семинар по системам управления дорожными активами и контрактам на основе результатов Семинар	Июнь 2021 г.
Безопасность дорожного движения	
Руководство №4 по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения: Безопасность пешеходов	Февраль 2021 г.
Железные дороги	
Программное обеспечение для оценки пропускной способности железнодорожных путей и составления расписаний	Май 2020 г.
Информационный бюллетень рабочей группы по железнодорожному транспорту ЦАРЭС	Декабрь 2020 г.
Оценка железнодорожного сектора Афганистана	Март 2021 г.
Оценка железнодорожного сектора Азербайджана	Март 2021 г.
Оценка железнодорожного сектора КНР	Март 2021 г.
Оценка железнодорожного сектора Грузии	Март 2021 г.
Оценка железнодорожного сектора Казахстана	Март 2021 г.
Оценка железнодорожного сектора Кыргызской Республики	Март 2021 г.
Оценка железнодорожного сектора Монголии	Март 2021 г.
Оценка железнодорожного сектора Пакистана	Март 2021 г.
Оценка железнодорожного сектора Таджикистана	Март 2021 г.
Оценка железнодорожного сектора Туркменистана	Март 2021 г.
Оценка железнодорожного сектора Узбекистана	Март 2021 г.
Авиация	
Влияние КОВИД-19 на авиацию и туризм в ЦАРЭС	Ноябрь 2020 г.
Блог: Пять способов оживить авиацию и туризм в Центральной Азии	Ноябрь 2020 г.
Серия вебинаров ЦАРЭС - Авиация и логистика (3 сессии)	Январь - Март 2021 г.
Общие вопросы транспорта	

Название публикации / Мероприятие	Сроки
19-е Заседание высокопоставленных официальных лиц ЦАРЭС - транспортная сессия	Октябрь 2020 г.
Годовой отчет транспортного сектора ЦАРЭС за 2019 г.	Октябрь 2020 г.

* в сотрудничестве с Институтом ЦАРЭС

В. Ход реализации по приоритетным областям

19. Приложение 1 содержит список индикаторов результата по стратегическим компонентам транспорта.

Содействие трансграничному транспорту и логистике. Этот стратегический компонент содействует расширению экономического сотрудничества и связанности между странами ЦАРЭС за счет снижения препятствий для трансграничного транспорта. Он концентрируется непосредственно на улучшении трансграничной инфраструктуры, упрощении внедрения и соблюдения транспортных соглашений и конвенций. Прогресс в данных областях в 2020-2021 гг. включает:

- **Предварительное исследование портов и логистики в ЦАРЭС.** Предварительное исследование портов и логистики в ЦАРЭС, которое предоставляет всеобъемлющую картину развития портов и логистики в регионе ЦАРЭС и определяет потенциальные области для сотрудничества между РГЧ ЦАРЭС и партнерами по развитию, было завершено в декабре 2020 года. В феврале 2021 года было проведено два вебинара для распространения ключевых результатов исследования среди стран ЦАРЭС и партнеров по развитию. Исследование состоит из двух частей (Часть 1 и Часть 2), которые в настоящее время находятся на сайте АБР.
- **Непрерывное совершенствование и применение инструмента Измерения и мониторинга эффективности коридоров (ИМЭК) ЦАРЭС.** Инструмент ИМЭК постоянно совершенствуется и применяется в ходе анализа стоимости и задержек при пересечении границ на коридорах ЦАРЭС. Данные ИМЭК за 2020 год указывают на влияние мер по сдерживанию распространения КОВИД-19 на время и стоимость пересечения границы. Время и стоимость пересечения границ выросли как на автомобильном, так и на железнодорожном транспорте.
- **Поддержка улучшения трансграничной инфраструктуры, операционных процедур, и наращивание потенциала в области управления границами посредством разных проектов и мероприятий ТП.** Проекты регионального улучшения пограничных служб (РУПС) ЦАРЭС в Кыргызской Республике, Монголии, Пакистане и Таджикистане продолжают оказывать поддержку в области модернизации ППГ за счет предоставления оборудования безопасности и ИКТ на ППГ, создания национальных инструментов единого окна и институтов интегрированного управления границами. В рамках проекта РУПС также ведется наращивание потенциала для национальных органов санитарной и фитосанитарной сертификации, а также обучение и развитие потенциала ведомств по управлению границами и регулированию торговли.

Железные дороги. Под эгидой Железнодорожной стратегии ЦАРЭС (Раскрытие потенциала железных дорог: Железнодорожная стратегия ЦАРЭС на 2017-2030 гг.), данный стратегический компонент поддерживает долгосрочное развитие железнодорожного сектора в странах ЦАРЭС в целях содействия трансграничной торговле и экономическому росту в регионе.

- **Транспортная модель ЦАРЭС.** Подсектор железных дорог разработал транспортную модель ЦАРЭС, которая будет использована при оценке конкурентоспособности и инвестиционного потенциала железнодорожных коридоров ЦАРЭС. Транспортная модель полностью разработана и готова к применению в рамках технико-экономических обоснований (ТЭО и пред-ТЭО) и прочего анализа перевозок.
- **Страновые оценки подсектора железных дорог и общая оценка железных дорог стран ЦАРЭС.** Оценки железнодорожного сектора стран ЦАРЭС завершены и находятся на вебсайте ЦАРЭС. ОЖС включали проведение обширных страновых консультаций, полевые визиты и опросы в целях предоставления всеобъемлющего описания вызовов и возможностей железнодорожного сектора в Центральной Азии. Отчеты описывают железнодорожную сеть, операционные и финансовые показатели и предложения в области инвестиций и реформ в каждой из стран ЦАРЭС, и прочие темы. В качестве дополнения к индивидуальным страновым ОЖС будет подготовлен сводный отчет, собирающий воедино вопросы из разных ОЖС и подытоживающий основные результаты и рекомендации в отношении развития железнодорожного сектора в ЦАРЭС. Ожидается, что отчет будет опубликован в конце 2021 года.
- **Программное обеспечение для оценки пропускной способности**

железнодорожных путей и составления расписаний 1 мая 2020 года на вебсайте ЦАРЭС было опубликовано отчет о программном обеспечении для оценки пропускной способности

железнодорожных путей и составления расписаний.⁵ Данный отчет описывает все соответствующие аспекты внедрения и использования программного обеспечения для оценки пропускной способности железных путей и составления расписаний менеджерами объектов и железнодорожными операторами. Он описывает требования и функции программных решений, имеющихся на рынке в настоящее время, подчеркивает потенциал для повышения операционной эффективности, и обсуждает основные вызовы в области применения ТСТS.

- **Информационный бюллетень рабочей группы по железнодорожному транспорту ЦАРЭС.** Шестое заседание РГЖТ, изначально запланированное на март 2020 года в Стамбуле, Турция, пришлось отложить из-за начала пандемии COVID-19. Вместо шестой встречи РГЖТ был опубликован информационный бюллетень РГЖТ, призванный информировать членов о ходе реализации мероприятий, запланированных в рамках финансируемого АБР проекта ТП по поддержке реализации Железнодорожной стратегии ЦАРЭС до 2030 г. Информационный бюллетень описывает основные подготовленные продукты в области знаний и мероприятия, организованные за отчетный период плана работ. Железнодорожный подсектор планирует провести шестое заседание рабочей группы, как только позволят обстоятельства.

Управление дорогами и дорожными активами.

- **Онлайн-курс по основам дорожного строительства для не инженеров (13 модулей).** В августе 2020 года был организован онлайн-курс по основам дорожного строительства для не инженеров. Курс, состоящий из 13 модулей, охватил разные аспекты строительства, технического обслуживания и реализации проектов дорожного строительства.

⁵ <https://www.carecprogram.org/?publication=track-capacity-timetable-software>.

- **Тренинг по системам управления дорожными активами и контрактам с учетом результатов.** Программа ЦАРЭС организовала трехдневную учебную программу по системам управления дорожными активами и контрактам с учетом результатов в Афганистане. Тренинг, состоявший из 3 сессий, проводился виртуально в феврале-марте 2021 г. В июне 2021 года для Кыргызской Республики также был проведен однодневный семинар. В число участников вошли представители государственных ведомств, участвующих в деятельности автодорожного сектора, включая министерство финансов. Для укрепления институционального потенциала в области управления дорожными активами и для развития общей платформы знаний среди стран ЦАРЭС, в 2022 году подобные семинары могут быть организованы для других стран ЦАРЭС, таких, как Узбекистан.
- **Виртуальные семинары по УДА и системам УДА, оценка зрелости и тренинг** Транспортный сектор ЦАРЭС принял участие в виртуальном семинаре по УДА и системам УДА и в семинаре ЦАРЭС по оценке зрелости и подготовке тренеров, которые были организованы Институтом ЦАРЭС в августе 2020 и марте 2021 года, соответственно.
- **Отчет об оценке СУДА для отдельных стран ЦАРЭС.** В настоящее время ведется детальная оценка ситуации с внедрением СУДА в странах ЦАРЭС, завершение работы и публикация которой ожидается во четвертом квартале 2021 г.

Безопасность дорожного движения. Данный стратегический элемент помогает обеспечить, чтобы дорожные коридоры ЦАРЭС продолжали поддерживать безопасное и эффективное передвижение людей и товаров с высокой степенью надежности и связанности. Ключевые достижения в данных областях в 2020-2021 гг. включают:

- **Новая техническая помощь для поддержки инициатив в области безопасности дорожного движения.** В ноябре 2020 года была одобрена техническая помощь в области знаний и поддержки для содействия инициативам в области безопасности дорожного движения (KSTA: Повышение безопасности дорожного движения для государств-членов ЦАРЭС, Фаза 2). Этот новый проект KSTA, основанный на работе более раннего проекта ТП, одобренного в 2014 году, содействует диалогу по вопросам политики, обмену знаниями и более скоординированному подходу к общим проблемам и вызовам в области безопасности дорожного движения в регионе ЦАРЭС. Он также изучит возможности для отдельных проектов в области безопасности дорожного движения в странах ЦАРЭС, рассматривающих как вопросы инфраструктуры, так и элементы безопасного системного подхода к безопасности дорожного движения.
- **Руководство №4 по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения в ЦАРЭС: Безопасность пешеходов.** Четвертым в серии руководств по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения в ЦАРЭС стало *Руководство 4 по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения в ЦАРЭС: безопасность пешеходов*, завершенное в феврале 2021 года, и в настоящее время доступное на вебсайте АБР. Данное руководство способствует более глубокому пониманию важности защиты пешеходов, и содержит практические указания в области обеспечения более безопасных объектов для пешеходов в странах ЦАРЭС. Данное руководство будет опубликовано на нескольких языках для обеспечения его широкого распространения. Английский и русский тексты руководства уже готовы, а версии на китайском и монгольском языках находятся в процессе подготовки.
- **Инструмент оценки безопасности дорожного движения в ЦАРЭС.** В разработке находится Инструмент оценки безопасности дорожного движения ЦАРЭС, предназначенный для мониторинга внедрения и прогресса инициатив в области

безопасности дорожного движения стран в рамках Стратегии безопасности дорожного движения в ЦАРЭС. Инструмент оценки безопасности дорожного движения ЦАРЭС, который будет опубликован в начале 2022 года, станет хорошим справочным ресурсом для выявления пробелов в реализации, приоритетов и требуемых действий, и ресурсов для поддержки инициатив в области безопасности дорожного движения в странах ЦАРЭС.

- **Электронная платформа обучения в области безопасности дорожного движения.** Транспортный сектор ЦАРЭС вступил в партнерские отношения с Институтом ЦАРЭС (ИЦ) в области разработки четырех 10-минутных видеороликов как часть платформы электронного обучения ИЦ по безопасности дорожного движения. Каждый видеоролик соответствует уже разработанному и опубликованному руководству по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения в ЦАРЭС. Транспортный сектор ЦАРЭС также стал партнером Восточного альянса за безопасный и устойчивый транспорт (EASST) в области разработки трех модулей по Безопасным дорожным работам для нового электронного курса обучения для Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР), крупного и долгосрочного партнера АБР по транспортной программе ЦАРЭС. Данный курс является введением в инженерное обеспечение безопасности дорожного движения для инженеров-дорожников, проектировщиков и аудиторов, участвующих в инфраструктурных проектах в странах деятельности ЕБРР.

Авиация. Предварительное исследование ЦАРЭС в области авиации, ставшее справочным документом для создания авиационного компонента в рамках Транспортной стратегии ЦАРЭС до 2030 г., описывает ключевые проблемы и приоритеты для сектора авиации в государствах-членах ЦАРЭС. Данный стратегический компонент подчеркивает важность создания более прямых, рентабельных и безопасных воздушных сообщений между государствами-членами ЦАРЭС для построения более открытого регионального авиационного рынка в регионе ЦАРЭС.

- **Влияние КОВИД-19 на авиацию и туризм в ЦАРЭС.** Первый проект отчета о влиянии КОВИД-19 на авиацию и туризм в ЦАРЭС был подготовлен в июне 2020 года и представлен на заседании национальных координаторов ЦАРЭС. Этот проект включал в себя первичную оценку локального влияния КОВИД-19 на секторы авиации и туризма в ЦАРЭС и рекомендации о том, как страны ЦАРЭС могут подготовиться к восстановлению и смягчить последствия КОВИД-19. После обсуждения выводов отчета с государствами-членами ЦАРЭС отчет был актуализирован и дополнен первичными рекомендациями, предоставленными в ходе дискуссий. Исследование было упомянуто в блоге АБР «Пять способов оживить авиацию и туризм в Центральной Азии» в ноябре 2020 г.
- **Серия вебинаров ЦАРЭС: Авиация и туризм (3 сессии).** В период с января по март 2021 года была организована серия из трех вебинаров, которая послужила платформой для вовлечения авиационного сообщества ЦАРЭС в продуктивный диалог по вопросу того, как отрасль может реагировать на вызовы, связанные с пандемией КОВИД-19. Благодаря вебинарам, заинтересованные стороны получили возможность обсудить и поделиться своими мнениями о том, как авиация и туризм могут адаптироваться в контексте КОВИД-19.
 - На первом вебинаре были обсуждены ключевые выводы и результаты исследования о влиянии КОВИД-19 на авиацию и туризм, включая предлагаемые стратегии по преодолению текущего кризиса и содействию быстрому восстановлению отрасли.
 - На втором вебинаре был предложен Воздушный проездной «Шелковый путь», направленный на содействие улучшению сообщений в ЦАРЭС

посредством партнерских отношений между авиакомпаниями. На этом вебинаре были также обсуждены возможности развития авиационных услуг в период после пандемии для ускорения восстановления туризма и его роста в регионе ЦАРЭС.

- Третий вебинар предоставил платформу для диалога по проблемам и возможностям, выявленным в ходе первых двух вебинаров, и в целом по авиационной программе ЦАРЭС. Для представителей государственного и частного секторов были сделаны короткие презентации о потенциале бюджетных авиалиний в ЦАРЭС и возможностях развития грузоперевозок.

III. Вызовы и ключевые проблемы

20. Несмотря на влияние COVID-19 на транспорт, большинство мероприятий, предусмотренных текущим планом работ (таких, как тренинги, семинары и схожие инициативы, а также продукты в области знаний и т.д.) были завершены достаточно своевременно. При этом в некоторых случаях для того, чтобы запланированные мероприятия не выбивались из графика, потребовались корректировки. К примеру, большинство мероприятий транспортного сектора ЦАРЭС состоялись виртуально, хотя личное сотрудничество было бы более предпочтительно. В некоторых случаях крупные мероприятия, такие, как Авиационный форум, 19-е заседание Координационного комитета по транспортному сектору, и 6-е заседание РГЖТ, которые были запланированы до пандемии, пришлось отложить, пока личные консультации вновь не станут возможными. Эти мероприятия теперь запланированы на конец 2021 года и первый квартал 2022 г.

21. Прочие мероприятия в области железных дорог, такие, как исследование перевозок по железнодорожному коридору КНР-Кыргызская Республика-Узбекистан, и помощь в отношении Исследования потребностей подвижного состава и финансирования в ЦАРЭС для таджикских/кыргызских железных дорог, также пришлось приостановить, так как они требуют проведения миссий и личных консультаций и сотрудничества. Транспортный сектор ЦАРЭС продолжит работу над этими инициативами, как только позволят обстоятельства.

22. Пандемия также повлияла на транспортный сектор в ЦАРЭС, что проявляется в виде падения бюджетных доходов или смены финансовых приоритетов у ряда партнеров по развитию. Несмотря на обращение в Фонд регионального сотрудничества и интеграции (RCIF) за финансированием ТА 9754-REG, это предоставило бы лишь ограниченное финансирование для продолжения деятельности до конца 2021 года. Осуществление новых мероприятий в рамках данной ТП придется отложить до выделения нового дополнительного финансирования.

23. Меры, предпринятые в ответ на распространение вируса, также спровоцировали неизбежные, хотя и временные задержки в области реализации ряда проектов в транспортном секторе. Введение жестких локдаунов остановило строительные работы по ряду инфраструктурных проектов, хотя строительные работы и начали постепенно возобновляться. В этом же контексте введение жестких мер пересечения границы в странах ЦАРЭС сказалось на эффективности коридоров в разрезе времени и стоимости пересечения границ. Как демонстрируют изменения индикаторов ИМЭК за отчетный период, издержки и время пересечения границ выросли как на автомобильном, так и на железнодорожном транспорте, а скорость прохождения без задержек (СПБЗ) снизилась (данные ИМЭК за 2020 год). Это, вероятнее всего, является результатом (по крайней мере, отчасти) новых или дополнительных контрольных мер на границе, принятых странами ЦАРЭС в ходе борьбы с распространением вируса.

24. Немедленные меры в ответ на пандемию включали одновременное закрытие границ, причем не только в Центральной Азии, но и по всему миру, что повлияло на объем пассажирских перевозок для целей бизнеса и туризма. Транспортные ограничения повлияли на мобильность пассажиров, грузовые перевозки, и на цепи поставок. Ставшее результатом этого падение спроса на путешествия и грузоперевозки, которое быстро привело к возникновению невостребованных мощностей (не летающие самолеты, пассажирские поезда, автобусы и т. д.) привело к сокращению объемов общей транспортной деятельности и доходов.

IV. Программа работ на предстоящий год

25. До конца 2021 года и далее программа ЦАРЭС предоставит странам ЦАРЭС техническую помощь посредством продуктов в области знаний и семинаров по пяти стратегическим компонентам: управление дорогами и дорожными активами, безопасность дорожного движения, железные дороги, упрощение трансграничных процедур и авиация (Приложение 2).

Содействие трансграничному транспорту и логистике.

- **Текущие и новые проекты РУПС в ЦАРЭС.** АБР продолжает поддерживать расширение трансграничной торговли в регионе ЦАРЭС за счет оказания странам ЦАРЭС помощи в модернизации инфраструктуры на ключевых ППГ и внедрения национальных систем единого окна (НАО) для снижения времени и стоимости пересечения границы. Эти инициативы поддерживаются в рамках проектов Регионального улучшения пограничных служб (РУПС) ЦАРЭС, которые в настоящее время осуществляются в Кыргызской Республике, Монголии, Пакистане и Таджикистане. Мобилизовано дополнительное финансирование для модернизации объектов и оборудования на двух ППГ в Монголии: Бичигт, на границе с КНР на востоке, и Боршоо, на границе с Российской Федерацией на западе. В число прочих инициатив в рамках проекта РУПС входит оборудование ППГ средствами безопасности и ИКТ, создание институтов интегрированного управления границами, а также обучение и наращивание потенциала для агентств по управлению границами и регулированию торговли.

Управление дорогами и дорожными активами.

- **Программы семинаров по УДА и техническому обслуживанию.** В марте и июне 2021 года соответственно была организована трехдневная учебная программа по Системам управления дорожными активами и контрактам с учетом результатов для Афганистана и Кыргызской Республики. Семинары по СУДА и КУР позволяют оценить и изучить существующие системы технического обслуживания автомобильных дорог и определить области для улучшения и соответствующих мер в странах ЦАРЭС. Семинар по обмену знаниями в области СУДА между тремя странами ЦАРЭС, Грузией, Пакистаном и Таджикистаном, также запланирован на октябрь 2021 г. В начале 2022 г. схожий семинар будет организован для Узбекистана.

Безопасность дорожного движения.

- **Руководство №5 по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения в ЦАРЭС: Интеграция аудита безопасности дорожного движения с оценкой безопасности дорожного движения iRAP.** *Руководство 5 по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения в ЦАРЭС: Интеграция аудита безопасности дорожного движения с оценкой безопасности*

дорожного движения *iRAP* будет разработано в рамках проекта KSTA *Повышение безопасности дорожного движения для государств-членов ЦАРЭС, Фаза 2*. Это пятое из серии Руководств ЦАРЭС по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения после первых четырех руководств, которыми являются Руководство №1 по ИОБДД: Аудит безопасности дорожного движения; Руководство №2 по ИОБДД: Более безопасные дорожные работы; Руководство №3 по ИОБДД: Управление угрозами на обочинах дорог; и Руководство №4 по ИОБДД: Безопасность пешеходов. Публикация пятого руководства запланирована на конец 2021 года. Для представления данного продукта в области знаний развивающимся государствам-членам и ключевым заинтересованным сторонам АБР, включая членов группы по транспортному сектору, будет организован вебинар.

- **Инструмент оценки безопасности дорожного движения в ЦАРЭС.** В разработке находится Инструмент оценки безопасности дорожного движения ЦАРЭС, предназначенный для мониторинга внедрения и прогресса инициатив в области безопасности дорожного движения стран в рамках Стратегии безопасности дорожного движения в ЦАРЭС. Инструмент оценки безопасности дорожного движения ЦАРЭС будет разработан и опубликован в октябре 2021 года.
- **Азиатско-тихоокеанская обсерватория безопасности дорожного движения (АТОБДД).** АТОБДД представляет собой платформу, созданную несколькими международными организациями, включая Всемирный банк, Глобальное партнерство по безопасности дорожного движения, Международную федерацию автомобильных дорог, Международную программу оценки автомобильных дорог, и Всемирную организацию здравоохранения, которая представляет поддержку участвующим странам в области укрепления нормативной базы и инструментов в области безопасности дорожного движения и помогает им осуществлять комплексный сбор и обмен качественными данными.⁶ Программа ЦАРЭС сотрудничает с АТОБДД для улучшения сбора данных о дорожно-транспортных происшествиях и предоставления доступа к хорошим данным по дорожно-транспортным происшествиям и их анализу в странах ЦАРЭС.

Железные дороги.

- **Шестое заседание рабочей группы по железнодорожному транспорту.** Шестое заседание РГЖТ, изначально запланированное на март 2020 года в Стамбуле, Турция, пришлось отменить из-за начала пандемии COVID-19. Железнодорожный подсектор планирует провести шестое заседание рабочей группы, как только позволят обстоятельства - есть надежда, что в первом квартале 2022 г.
- **Отчет по сектору железных дорог в регионе ЦАРЭС.** В первом квартале 2021 года были завершены оценки железнодорожного сектора для всех стран ЦАРЭС. Отчеты описывают вызовы и возможности в железнодорожном секторе и включают анализ железнодорожной сети, операционных и финансовых показателей, и предложения в отношении инвестиций в каждой из стран ЦАРЭС. Отчет по сектору железных дорог в регионе ЦАРЭС, представляющий собой сводный отчет, собирающий воедино проблемы, ключевые вопросы и рекомендации, выработанные в ходе подготовки отдельных страновых отчетов, находится в разработке, и должен быть опубликован до конца 2021 г.

⁶ Азиатско-тихоокеанская обсерватория безопасности дорожного движения была создана группой организаций по международному развитию, включая Всемирный банк, Fédération Internationale de l'Automobile, АБР, Международный транспортный форум и Социальную комиссию ООН для Азии и Тихого Океана при поддержке Глобального инструмента по безопасности дорожного движения.

- **Исследование движения на железнодорожном коридоре КНР - Кыргызская Республика - Узбекистан.** Исследование движения на потенциальном железнодорожном коридоре, соединяющем КНР, Кыргызскую Республику и Узбекистан, было инициировано, но пока что приостановлено, так как текущие запреты на путешествия остановили ряд необходимых мероприятий (например, полевые визиты, консультации с заинтересованными сторонами и т. д.). В мае 2020 года была привлечена команда консультантов, которая уже подготовила предварительный отчет, описывающий план работ и ожидаемые результаты исследования. Связанные с исследованием мероприятия возобновятся, как только позволят обстоятельства.
- **Исследование потребностей подвижного состава и финансирования в ЦАРЭС.** Исследование потребностей подвижного состава и финансирования в ЦАРЭС инициировало опрос для сбора данных от членов ЦАРЭС о состоянии их подвижного состава. Группа исследователей направила соответствующий вопросник государствам-членам для оценки наличия, характеристик и будущих потребностей подвижного состава. Результаты первичного анализа данных станут основой для определения специфического технического задания для более глубокого исследования. Исследование приостановлено в ожидании детального обсуждения задач исследования на следующем заседании РГЖТ.

Авиация.

- **Региональный авиационный форум.** В конце 2022 года планируется провести региональный авиационный форум. На форуме будет проведена оценка текущего состояния сектора авиации и предоставлена актуальная информация о роли ЦАРЭС в области содействия региональному сотрудничеству в секторе авиации. Будут обсуждены приоритетные темы сектора авиации в ЦАРЭС, включая: (а) возможности для роста авиационной индустрии в период после пандемии; (б) продолжение либерализации рынка воздушных пассажирских и грузовых перевозок; (в) упрощение процедур региональных международных перевозок в ЦАРЭС, и (г) внедрение связанных со здоровьем авиационных протоколов и стандартов, и сотрудничество по вопросам мер общественного здравоохранения. Семинар также инициирует и способствует разработке новой долгосрочной стратегии для авиационного сектора в ЦАРЭС.

Приложение 1: Индикаторы результатов по стратегическим компонентам

Содействие транспорту и логистике: Повышение эффективности на ППГ, в области таможенной очистки, иммиграционных процедур и трансграничной логистики.				
Средняя скорость по коридорам, скорость прохождения с задержками (СПСЗ; км/ч)	Коридор	2019	2020	Изменение
	Итого	21,4	20,7	(0.7)
	1	24,6	27,6	+3,0
	2	25,6	24,4	(1.2)
	3	26,3	20,8	(5.5)
	4	19,5	16,4	(3.1)
	5	10,5	8,6	(1.9)
	6	20,9	20,3	(0.6)
# Время прохождения пункта пересечения границы, по коридорам, странам и ППГ (часов)	Коридор	2019	2020	Изменение
	Итого	15,8	18,9	+3,1
	1	22,5	27,9	+5,4
	2	15,0	22,4	+7,4
	3	4,6	6,8	+2,2
	4	8,2	8,1	(0.1)
	5	28,0	40,2	12,2
	6	14,6	14,0	(0.6)
Издержки при прохождении пункта пересечения границы, по коридорам, странам и ППГ (долларов)	Коридор	2019	2020	Изменение
	Итого	174	202	+28,0
	1	235	422	+187
	2	135	116	(0.19)
	3	85	91	+6,0
	4	106	97	(9.0)
	5	296	300	+4,0
	6	151	136	(15.0)
Индекс восприятия логистики (LPI)	Страна	2016	2018	Изменение
	Афганистан	2.14 [150]	1.95 [160]	(0.19)
	Азербайджан	-	-	
	КНР	3.66 [27]	3.61 [26]	(0.06)
	Грузия	2.35 [130]	2.44 [119]	+0,09
	Казахстан	2.75 [77]	2.81 [71]	+0,06
	Кыргызская Республика	2.16 [146]	2.55 [108]	+0,39
	Монголия	2.51 [108]	2.37 [130]	(0.13)
	Пакистан	2.92 [68]	2.42 [122]	(0.50)
	Таджикистан	2.06 [153]	2.34 [134]	+0,28

	Туркменистан	2.21 [140]	2.41 [126]	+0,20
	Узбекистан	2.40 [118]	2.58 [99]	+0,17
Управление дорогами и дорожными активами: Улучшение модели зрелости управления дорожными активами ЦАРЭС*				
Средняя скорость прохождения без задержек (СПБЗ, км/ч)	Коридор	2019	2020	Изменение
	Итого	43,6	42,9	(0.7)
	1	57,4	69,5	+12,1
	2	52,0	46,6	(5.4)
	3	43,7	41,2	(2.5)
	4	41,1	33,8	(7.3)
	5	30,3	28,4	(1.9)
	6	42,4	40,6	(1.8)
Воспринимаемое улучшение качества автомобильных магистралей (Индекс глобальной конкурентоспособности Всемирного экономического форума)	Страна	2018	2019	Изменение
	Афганистан	-	-	-
	Азербайджан	4.78 [34]	5.16 [27]	+0,38
	КНР	4.58 [42]	4.58 [45]	0,00
	Грузия	3.79 [80]	3.79 [81]	0,00
	Казахстан	3.23 [106]	3.59 [93]	+0,36
	Кыргызская Республика	2.81 [118]	3.05 [113]	+0,24
	Монголия	3.14 [110]	3.08 [112]	(0.06)
	Пакистан	3.94 [69]	4.04 [67]	+0,09
	Таджикистан	4.53 [44]	4.49 [50]	(0.04)
	Туркменистан	-	-	-
	Узбекистан	-	-	-
Железные дороги: Повышение уровня сервиса и операционной эффективности железных дорог				
Средняя коммерческая скорость ИМЭК, СПСЗ (км/ч)	Коридор	2019	2020	Изменение
	Итого	19,0	16,8	(2.2)
	1	21,6	20,2	(1.4)
	2	7,4	5,4	(2.0)
	3	28,1	17,5	(10.6)
	4	15,1	13,5	(1.6)
	5	-	-	-
	6	13,4	13,4	0,0
Средняя коммерческая скорость ИМЭК, СПБЗ (км/ч)	Коридор	2019	2020	Изменение
	Итого	45,0	42,2	(2.8)
	1	64,4	67,3	+2,9
	2	8,4	7,9	(0.5)
	3	33,8	19,6	(14.2)
	4	20,6	18,4	(2.2)

	5	-	-	-
	6	24,3	24,4	+0,1
Воспринимаемое улучшение качества железных дорог (Индекс глобальной конкурентоспособности Всемирного экономического форума для железных дорог)	Страна	2016-2017	2017-2018	Изменение
	Афганистан	-	-	
	Азербайджан	4.15 [29]	4.69 [20]	+0,54
	КНР	5.07 [14]	4.80 [17]	(0.27)
	Грузия	3.85 [38]	3.84 [39]	(0.02)
	Казахстан	4.26 [26]	4.14 [32]	(0.12)
	Кыргызская Республика	2.37 [81]	2.45 [76]	+0,08
	Монголия	2.73 [69]	2.80 [69]	+0,07
	Пакистан	3.08 [53]	3.33 [52]	+0,26
	Таджикистан	3.74 [41]	3.74 [41]	0,00
	Туркменистан	-	-	-
	Узбекистан	-	-	-

Приложение 2: Мероприятия транспортного сектора на 2021–2022 гг.

Основной элемент	Тип	Мероприятия	Сроки
Трансграничный транспорт и логистика	Продукты в области знаний	Руководство по развитию портов и логистических объектов	1 кв. 2022 г.
Управление дорогами и дорожными активами	Мероприятие	Семинар по обмену знаниями в области Систем управления дорожными активами (СУДА) (Грузия, Пакистан, Таджикистан)	3 кв. 2021 г.
		Узбекистан - Тренинг по системам управления дорожными активами и контрактам на основе результатов.	1 кв. 2022 г.
Безопасность дорожного движения	Мероприятие	Вебинар по инструменту оценки безопасности дорожного движения в ЦАРЭС	Декабрь 2021 г.
		Вебинар по Руководству №5 по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения: Интеграция аудита безопасности дорожного движения с оценкой безопасности дорожного движения iRAP для стран ЦАРЭС.	Декабрь 2021 г.
	Продукты в области знаний	Карточка оценки безопасности дорожного движения ЦАРЭС	Октябрь 2021 г.
		Руководство №5 по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения в ЦАРЭС: Интеграция аудита безопасности дорожного движения с оценкой безопасности дорожного движения iRAP	Декабрь 2021 г.
Железные дороги	Мероприятие	Шестое заседание рабочей группы по железнодорожному транспорту	1 кв. 2022 г.
	Продукты в области знаний	Отчет по сектору железных дорог в регионе ЦАРЭС	4 кв. 2021 г.
		Исследование движения на железнодорожном коридоре КНР - Кыргызская Республика - Узбекистан.	2021

Основной элемент	Тип	Мероприятия	Сроки
		Исследование потребностей подвижного состава и финансирования в ЦАРЭС	2021
Авиация	Мероприятие	Региональный авиационный форум	4 кв. 2022 г.
	Продукты в области знаний	Оценка логистики воздушных грузоперевозок	2 кв. 2022 г.
		Руководство по развитию бюджетных авиаперевозчиков в отдельных странах ЦАРЭС	4 кв. 2022 г.
Общие вопросы транспорта	Мероприятие	19-е Заседание координационного комитета по транспортному сектору	1 кв. 2022 г.
	Продукты в области знаний	Отчет о прогрессе в транспортном секторе ЦАРЭС за 2022 г.	2 кв. 2022 г.