

Краткое изложение обсуждений

20-е заседание Координационного комитета по транспортному сектору ЦАРЭС

24-25 мая 2023 года, Тбилиси, Грузия

Введение

1. Координационный комитет по транспортному сектору (ККТС) Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) провел свое 20-е заседание 24-25 мая 2023 года в Тбилиси (Грузия). В заседании участвовали делегаты из десяти развивающихся стран-членов ЦАРЭС (РСЧ) и партнеров по развитию ЦАРЭС, включая Азиатский банк развития (АБР), Институт ЦАРЭС (ИЦ), Евразийский фонд стабилизации и развития (ЕФСР), Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и Всемирный банк (ВБ). Заседание проходило под председательством Грузии, которая принимала заседание в качестве председателя программы ЦАРЭС в 2023 году. Программа заседания и список участников приведены в Приложениях 1 и 2.

Цели и обсуждения

2. Участники Заседания обсудили достижения и вызовы в рамках всех транспортных компонентов Транспортной стратегии ЦАРЭС до 2030 года, наряду с соответствующими транспортными приоритетными программами РСЧ ЦАРЭС. Партнеры по развитию ЦАРЭС также поделились обновленной информацией о своих соответствующих транспортных инициативах в регионе ЦАРЭС, включая их соответствующие ответы на региональные вызовы в области транспорта и логистики, затронутые во время Заседания. После обсуждений участники Заседания утвердили ключевые приоритеты для транспортного сектора ЦАРЭС на 2023-2024 годы.

3. **Транспортные компоненты.** Транспортная стратегия ЦАРЭС до 2030 года, которая была принята в 2019 году на Министерской конференции ЦАРЭС, отдает приоритет мероприятиям в рамках пяти основных компонентов: (i) трансграничные перевозки и логистика, (ii) безопасность дорожного движения; (iii) управление дорожными активами; (iv) железные дороги и (v) авиация. Стратегия уделяет большое внимание качеству и устойчивости транспортных проектов и обеспечивает соответствие транспортных проектов международным стандартам в области закупок и мер безопасности, а также климатическим целям Парижского соглашения, среди прочего.

4. **Железные дороги.** 7-е заседание Рабочей группы по железнодорожному транспорту ЦАРЭС (РГЖТ) было проведено в Тбилиси (Грузия) 22–23 мая 2023 года. Представители РСЧ и партнеров по развитию ЦАРЭС, включая Азиатский банк развития (АБР), Французское агентство развития (Agence Française de Développement/AFD), Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), Международный союз железных дорог (МСЖД) и Всемирный банк (ВБ) приняли участие в Заседании, чтобы: (i) проинформировать о прогрессе, достигнутом в реализации Железнодорожной стратегии ЦАРЭС; (ii) обменяться знаниями и опытом в области коммерциализации, реформирования и инвестиций железных дорог; и (iii) согласовать следующие шаги по реализации Железнодорожной стратегии ЦАРЭС. Программа заседания, список участников, материалы презентаций и

краткое изложение обсуждений 7-го заседания РГЖТ ЦАРЭС размещены на веб-сайте программы ЦАРЭС.

5. РГЖТ обсудила прогресс, достигнутый в рамках текущих мероприятий ТП, включая исследование по интенсивности движения для предлагаемой железной дороги КНР – Кыргызская Республика – Узбекистан, а также мероприятия, которые предлагается выполнить в течение 2023 года. Они включают новые предварительные технико-экономические обоснования по (i) созданию маршрутных поездов Узбекистан-Туркменбаши и паромных перевозок, и (ii) развитию Северо-Западного международного грузового коридора Узбекистана. Ожидается, что мероприятия, связанные с проведением исследований, начнутся в сентябре 2023 года. Также будет предоставляться поддержка в области знаний и развития потенциала (ЗРП) по вопросам: (i) создания и введения в работу функции продаж и маркетинга железных дорог; (ii) повышения конкурентоспособности Транскаспийского международного транспортного маршрута; (iii) исследования по контейнеризации железнодорожных перевозок; и (iv) стандартов и систем бухгалтерского учета для коммерциализации железных дорог.

6. На 7-м заседании РГЖТ были рассмотрены важные темы по коммерциализации и инвестициям в железные дороги, включая обсуждение того, каким образом мотивировать развитие финансово устойчивых железнодорожных коридоров, существующих функций продаж и маркетинга железных дорог ЦАРЭС и передового опыта, а также подходов и препятствий для финансирования подвижного состава со стороны частного сектора и региональной схемы лизинга в качестве потенциального ответа на потребности железных дорог ЦАРЭС в обновлении подвижного состава. Отдельная сессия была посвящена демонстрации реформ и мер по коммерциализации, реализованных Азербайджанскими железными дорогами (ADY) для повышения эффективности и укрепления финансовых показателей. Заседание РГЖТ также провело семинар по (i) управлению техническим содержанием инфраструктуры, на котором были рассмотрены требования к техническому содержанию инфраструктуры и варианты для улучшения; и (ii) управлению железнодорожными активами, на котором были представлены Международные стандарты управления активами (IAMS) и Рамочная концепция управления железнодорожными активами, разработанная МСЖД.

7. Текущие и новые исследования и отчеты будут представлены и обсуждены в ходе 8-го заседания РГЖТ ЦАРЭС, предварительно запланированного на декабрь 2023 года.

8. Содействие трансграничным перевозкам и логистике. Проект ЦАРЭС «Региональное усовершенствование приграничных служб» (РУПС) поддержал создание Национального единого окна (НЕО) Кыргызской Республики, которое было запущено в феврале 2023 года, а также НЕО Таджикистана, которое было полностью запущено в работу в 2021 году. Развертывание аппаратного и программного обеспечения ИКТ для пакистанского «единого окна» (ПЕО) находится в процессе реализации в рамках проекта РУПС в Пакистане.

9. Продолжается полная модернизация объектов пограничных пунктов пропуска (ПП) в Торхаме и Чамане (Пакистан, граница с Афганистаном), а также подготовка проекта по модернизации объектов в ПП Ак-Тилек, Каркыра, Кичи-Капка (Кыргызская Республика, граница с Казахстаном). Также проводится подготовительная работа по развитию трех ПП на границе Монголии и КНР и совместного ПП Абрешумис Гза – Ипек Йолу (Грузия/Азербайджан).

10. Компонент «Трансграничные перевозки и логистика» также поддержал развитие логистического центра в Замын-Ууде, а также технико-экономическое обоснование для Казахстанско-узбекского центра индустриального сотрудничества и Логистического центра в Согдийской области в рамках программы развития экономического коридора Шымкент-Ташкент-Худжанд. Была завершена подготовка Руководства для разработчиков по планированию и проектированию логистических центров, наряду с подробной оценкой процедур пересечения границы между Казахстаном и Кыргызской Республикой. Предварительное исследование совместного пункта пропуска между Казахстаном и Кыргызской Республикой в рамках новой альтернативной автодороги Алматы – Иссык-Куль запланировано на 2023 год.

11. **Средний коридор.** Российское вторжение в Украину нарушило торговлю по Северному коридору, что побудило страны переориентировать свои торговые и транзитные маршруты, чтобы избежать пересечения границ Российской Федерации. Это дало возможность Среднему коридору обеспечить дополнительные возможности для трансконтинентальных перевозок. Первоначальные результаты исследования ЕБРР предполагают, что существующая инфраструктура на Каспийском море может стать реальным «узким местом» и что потребуются крупные инвестиции по всему коридору, чтобы сделать Средний коридор жизнеспособным альтернативным торговым маршрутом.

12. Транспортная программа ЦАРЭС провела экспресс-оценку для изучения воздействия COVID-19 и российского вторжения на Украину на морские перевозки, а также на объемы перевозок и тарифы мультимодального Среднего коридора. Исследование, представленное на Заседании, показало, что нефизические меры по повышению эффективности коридора могут значительно улучшить пропускную способность коридора в краткосрочной перспективе, в то время как долгосрочные инвестиционные решения должны быть должным образом согласованы с долгосрочным спросом на перевозки по коридору. Согласование процедур между различными транспортными операторами и видами транспорта считается наиболее важным способом увеличения пропускной способности коридора в краткосрочной перспективе. Транспортная программа ЦАРЭС продолжит отслеживать события в Среднем коридоре и будет способствовать распространению результатов завершенных или текущих исследований по Среднему коридору среди РСЧ ЦАРЭС, чтобы направлять их в определении приоритетности будущих действий.

13. ЕБРР представил результаты исследования **«Устойчивые транспортные связи между Европой и Центральной Азией»**, целью которого было определить наиболее устойчивые транспортные коридоры, соединяющие пять стран Центральной Азии с расширенной Трансъевропейской транспортной сетью (TEN-T). Исследование показывает, что центральноазиатская сеть может играть более значимую роль в связности Евразии, учитывая ее стратегические преимущества. Развитие Центральной транскаспийской сети повлечет за собой недорогие, но высокоэффективные нефизические меры по обеспечению связанности, которые приведут к значительному повышению операционной эффективности. Исследование также пришло к выводу, что нефизические меры в среднесрочной перспективе могут стимулировать инвестиции частного сектора и помочь ослабить давление на национальные бюджеты.

14. **Проект СПП между Азербайджаном и Грузией.** Перенаправление движения в Средний коридор привело к значительному увеличению объемов трансграничных

перевозок между Азербайджаном и Грузией, в результате чего ПП Красный мост и другие ПП работают на пределе своей пропускной способности. Это побудило Азербайджан и Грузию инициировать проект по развитию совместного ПП «Шелковый путь» (ПП Ипек-Йолу – Абрешумис Гза). На Заседании были представлены результаты этапа концептуального проектирования Совместного ПП «Шелковый путь». Первоначальные результаты показывают, что СПП приведет к значительному увеличению пропускной способности ПП за счет улучшения процедур в рамках подхода по принципу «одной остановки». Предлагаемый согласованный процесс, основанный на оценке рисков, сократит время пересечения границы до минимума, устраним дублирование бумажных процедур и позволит отслеживать транзитные товары в режиме реального времени.

15. **Авиация.** Была сделана краткая презентация по авиационному сектору ЦАРЭС, которая включала введение в **Авиационную программу ЦАРЭС**, наряду с ее целями, а также завершенными и текущими инициативами, поддерживаемыми Программой. Также были обсуждены последние события в авиационном секторе ЦАРЭС, в которых подробно освещались ключевые темы, такие как восстановление после пандемии, недавний рост низкобюджетных перевозчиков (НБП), связанность внутри ЦАРЭС и быстрое расширение авиационного сектора, в частности в Узбекистане в результате более либеральной авиационной политики. Помимо расширения аэропортов и новых проектов по аэропортам в регионе ЦАРЭС, в презентации также обсуждалась роль участия частного сектора в развитии инфраструктуры аэропортов и важность принятия устойчивых решений для авиационной отрасли, более благоприятной для окружающей среды и климата. В продолжение исследований по НБП планируется провести встречи в формате видеоконференций со странами-членами, чтобы определить необходимую поддержку для конкретных стран. Это может помочь сформулировать идеи/предложения по поддержке в области знаний и заложить основу для потенциальных проектов по оказанию помощи этим странам.

16. На Заседании также были представлены первоначальные результаты **исследования ЦАРЭС по авиационным грузовым перевозкам**. В исследовании подробно рассматривается рынок грузовых авиаперевозок ЦАРЭС и дается обзор текущего состояния индустрии грузовых авиаперевозок в регионе, включая возможности и ограничения, а также рыночные тенденции. Первоначальные результаты исследования показывают, что рынок грузовых авиаперевозок ЦАРЭС еще не полностью реализовал свой потенциал. В исследовании указывается, что основной задачей для РСЧ ЦАРЭС, не имеющих выхода к морю, является создание достаточного объема перевозок, который будет привлекать частые и конкурентоспособные регулярные грузовые авиаперевозки по конкурентоспособным ценам. Другим ключевым посылом является важность расширения роли частного сектора (ГЧП и/или совместных предприятий), особенно в отношении развития инфраструктуры. Поскольку многие проблемы, стоящие перед отраслью грузовых авиаперевозок, относятся к конкретным странам, в следующем отчете будут изложены выводы и рекомендации по конкретным странам.

17. **Семинар по автомобильным дорогам.** Транспортный сектор ЦАРЭС провел свой первый семинар по автомобильным дорогам 22-23 мая 2023 года в Тбилиси (Грузия). На заседании присутствовали представители РСЧ ЦАРЭС, и к ним присоединились делегаты от партнеров по развитию ЦАРЭС, включая Азиатский банк развития (АБР), Евразийский фонд стабилизации и развития (ЕФСР), Европейский банк реконструкции и развития

(ЕБРР) и Всемирную организацию здравоохранения (ВОЗ). На семинаре была представлена информация о прогрессе, достигнутом по компонентам управления дорожными активами и обеспечения безопасности дорожного движения. Были проведены сессии по обмену знаниями, чтобы помочь направить работу РСЧ ЦАРЭС в сфере повышения безопасности дорожного движения, а также финансирования, управления и технического содержания дорожной инфраструктуры.

18. Безопасность дорожного движения. РСЧ ЦАРЭС продолжают претворять в жизнь Стратегию безопасности дорожного движения ЦАРЭС до 2030 года «Безопасно связанные». Были опубликованы пять руководств ЦАРЭС по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения (ИОБДД), а также Отчетная карта по безопасности дорожного движения ЦАРЭС, которая отслеживает прогресс РСЧ ЦАРЭС в реализации их инициатив в области безопасности дорожного движения и включает оценку безопасности дорожного движения для каждой РСЧ. Подготавливаются новые руководства по ИОБДД: «Управление скоростью»; и «Расследование, анализ и устранение аварийных участков».

19. Были проведены национальные и региональные семинары для повышения компетентности РСЧ в областях (i) систем данных и исследований по безопасности дорожного движения; (ii) инженерного обеспечения безопасности дорожного движения; (iii) обучения и повышению информированности по вопросам безопасности дорожного движения; (iv) обеспечения соблюдения безопасности дорожного движения; (v) безопасности пешеходов; (vi) исследования и анализа данных о ДТП; и (vii) аудитов по безопасности дорожного движения. Предстоящие мероприятия на 2023 год включают национальные обучающие семинары по безопасности пешеходов, а также по расследованию, анализу и устранению аварийных участков для Казахстана, Кыргызской Республики и Грузии.

20. Планируется также проведение национальных учебных семинаров по отчетности и анализу данных о дорожно-транспортных происшествиях (ДТП). Обзор и анализ данных о ДТП для стран ЦАРЭС находится в процессе разработки, в ходе которого будет проведена оценка практики управления данными о ДТП в РСЧ ЦАРЭС и разработано руководство для улучшения управления данными о ДТП и гармонизации данных о ДТП в регионе. Для РСЧ ЦАРЭС также будет организовано очное обучение по совершенствованию управления данными об авариях.

21. Участникам заседания ККТС были кратко представлены завершенные и текущие руководства ЦАРЭС по ИОБДД, с акцентом внимания на том, что эти руководства направлены на повышение осведомленности о важности повышения безопасности дорог для всех. Другими ключевыми вопросами были важность развития потенциала в области инженерного обеспечения безопасности дорожного движения (особенно по работе с аварийными участками и аудитам), включение процесса аудита безопасности дорожного движения в процесс проектирования, обновление национальных стандартов и правил в области безопасности дорожного движения, запуск ежегодной программы по устранению аварийных участков и обмен данными о ДТП. На заседании также было представлено Руководство ИОБДД по «Управлению скоростью», которое находится в процессе подготовки. В этом руководстве предлагаются экономически эффективные меры по управлению скоростью для использования в РСЧ ЦАРЭС в отношении дорог, автотранспортных средств и при смене видов транспорта, а также дается общее руководство по процессам для осуществления интервенций, отбора и реализации.

22. Управление дорожными активами. РСЧ активно участвовали в обсуждениях по СУДА на семинаре по автомобильным дорогам. Ключевые вопросы/предложения, поднятые в ходе обсуждений, включали: (i) усовершенствование СУДА помимо сбора данных и оценок шероховатости, (ii) оценку вариантов ГЧП для устранения разрыва в финансировании на техническое содержание дорог, (iii) оценку воздействия коррупции на дороги и инвестиции в управление дорожными активами; (iv) использование новых технологий в строительстве и техническом содержании автодорог, особенно в горных странах; и (v) оценку влияния долгосрочных международных кредитов на развитие дорожной сети, и прочее.

23. Контракты на содержание дорог, ориентированные на результаты (КСДОР). Презентация по КСДОР представила концепцию заключения контрактов, ориентированных на результаты, и рассмотрела ключевые актуальные темы, включая объем работ по контракту, стандарты эффективности, сроки реагирования, стоимость контракта, закупки и присуждение контрактов и прочее. Первоначальные результаты исследования показывают, что ни одна страна в регионе ЦАРЭС не внедрила КСДОР после пилотного этапа, и что законодательство, касающееся закупок и многолетних контрактов, а также нормы и стандарты, относящиеся к реализации технического обслуживания, часто препятствуют полному внедрению КСДОР. Тем не менее, для поощрения более широкого внедрения КСДОР среди РСЧ ЦАРЭС рекомендуется проведение оценки странового законодательства для определения необходимых законодательных поправок и подготовки комплексной Программы действий по содержанию дорог, ориентированному на результаты.

24. Другие исследования. Первоначальный набор предлагаемых ключевых индикаторов эффективности (КИЭ) был разработан для оказания помощи в осуществлении мониторинга и измерения достижений по управлению дорожными активами в регионе ЦАРЭС по сравнению с целями Транспортной стратегии ЦАРЭС-2030 по управлению дорожными активами. Предлагаемые КИЭ были кратко представлены на Заседании ККТС. Следующие шаги по доработке КИЭ включают консультации и пилотное тестирование в отобранных странах, окончательную доработку определений КИЭ и подготовку отчетов по базовой линии. В другом предложении по исследованию будут подробно рассмотрены текущие подходы к взиманию сборов с пользователей дорог и технологические варианты для сбора оплаты с пользователей дорог и стимулирования декарбонизации для обеспечения более устойчивых дорог. Исследование также будет включать в себя Дорожную карту переходного периода для десяти стран, охватывающих Азиатско-Тихоокеанский регион.

25. Специальная сессия по декарбонизации. Транспортный сектор ЦАРЭС инициировал быструю оценку планов и подходов к декарбонизации транспортного сектора в странах ЦАРЭС; на Заседании был представлен краткий обзор предлагаемого исследования. В исследовании будут рассмотрены возможные сценарии политики по декарбонизации (переход на другие виды транспорта [с автомобильного на железнодорожный, с личных автомобилей на общественный транспорт], переход на электромобили и т. д.) и то, каким образом переход на низкоуглеродный транспорт может повлиять на транспортный сектор ЦАРЭС. Результаты оценки помогут информировать РСЧ ЦАРЭС и партнеров по развитию, поскольку они придают приоритетность Повестке дня по согласованию с Парижским соглашением (СПС) в своих транспортных программах.

26. Приоритетные транспортные программы стран. Странам ЦАРЭС было предложено представить свои соответствующие транспортные приоритетные программы с акцентом на прогрессе реализации, а также инициативы и действия, принятые и запланированные в

рамках пяти стратегических компонентов Транспортной стратегии ЦАРЭС до 2030 года. Страновые презентации были разделены на три кластера: (i) Кластер 1 «Кавказ и Каспийский регион», в который вошли Грузия, Азербайджан и Туркменистан; (ii) Кластер 2 «Соединяя Восточную и Центральную Азию», в который вошли Казахстан, Кыргызская Республика, Китайская Народная Республика и Монголия; и (iii) Кластер 3 «Соединяя Южную и Центральную Азию», в который вошли Пакистан, Таджикистан и Узбекистан.

27. Презентации стран указывают на то, что транспортные инициативы РСЧ ЦАРЭС в целом соответствуют основным областям, которые обсуждались на 20-м заседании ККТС ЦАРЭС. Ключевые наблюдения включают широкое согласие среди РСЧ в отношении важности поддержки перехода к более устойчивому транспортному сектору и принятия инновационных решений (например, цифровизации) для повышения эффективности транспорта.

28. Очевидно, что, РСЧ ЦАРЭС добиваются устойчивого прогресса в реализации своих соответствующих транспортных приоритетных программ. Аналогичным образом активно реализуются двусторонние/многосторонние соглашения по развитию новых коридоров и транспортных маршрутов, что свидетельствует о готовности РСЧ проводить совместную работу с целью улучшения региональной связанности. Однако такому сотрудничеству иногда мешают несогласованные или несовместимые процедуры, а также неадекватные ресурсы и институциональный потенциал. Это один из вопросов, возникших в ходе обсуждений, и в этом отношении требуется поддержка со стороны Программы ЦАРЭС и партнеров по развитию ЦАРЭС. Также были внесены предложения изучить влияние долгосрочных кредитов в транспортном секторе ЦАРЭС на безопасность, эффективность и т. д., изучить использование новых технологий в строительстве автодорог и оказать помощь в проведении «зеленых» закупок.

29. После страновых презентаций партнеры по развитию ЦАРЭС (ЕБРР, МСАТ, ЕФСР и Институт ЦАРЭС) также поделились кратким обзором своих соответствующих завершенных и текущих транспортных инициатив и проектов в регионе ЦАРЭС, включая строительство или реконструкцию автодорожную и железнодорожную инфраструктуру, строительство сооружений аэропортов и морских портов, а также, среди прочего, техническую помощь с целью укрепления институционального потенциала.

Заключение и благодарность

30. После обсуждений Заседание кратко описало предлагаемые инициативы и приоритеты для транспортного сектора ЦАРЭС на 2023-2024 годы. Программа значительно расширит мероприятия по обучению и развитию потенциала по всем пяти компонентам для поддержки реализации действий, рекомендованных Заседанием. Транспортная программа ЦАРЭС будет уделять приоритетное внимание инициативам по транспортным коридорам, чтобы использовать полный потенциал Среднего коридора (Коридор ЦАРЭС 2) и других коридоров ЦАРЭС посредством улучшения операционной координации и цифровизации. Тема Согласования с Парижским соглашением (СПС) станет интегрированной частью транспортной платформы ЦАРЭС, чтобы обеспечить оперативное и эффективное определение масштабов, подготовку и реализацию новых транспортных инвестиционных проектов и региональных инициатив в рамках СПС. Темы, обсужденные на Заседании, и планы работы транспортного сектора ЦАРЭС будут представлены на предстоящем Заседании высокопоставленных официальных лиц (ЗВОЛ) ЦАРЭС для рассмотрения и

утверждения. Затем обсуждение завершилось единогласной поддержкой предложенных мероприятий и инициатив участниками.

31. Участники выразили удовлетворение консенсусом, достигнутым на заседании ККТС. Участники поблагодарили Правительство Грузии за председательство и организацию заседания. Делегаты также поблагодарили Секретариат ЦАРЭС и партнеров по развитию ЦАРЭС за организацию и успешное завершение заседания.