



**ЦАРЭС-2030**  
**Годовой отчет о проделанной работе в транспортном секторе**

Справочный документ

**Отчет о проделанной работе и план работы транспортного сектора  
(июль 2022 года – май 2023 года)**

**20-е заседание Координационного комитета по транспортному сектору  
24-25 мая 2023 года**

## I. Резюме для руководства

Пандемия и продолжающееся вторжение России в Украине изменили наше отношение к транспортной отрасли. Эти события больше всего подчеркнули важность надежного транспортного сектора для обеспечения устойчивой мобильности товаров и людей, постоянного доступа к критически важным услугам и устойчивых цепочек добавленной стоимости в чрезвычайно сложных условиях.

Тем не менее, эти события также выявили уязвимость транспортного сектора в условиях непредвиденных сбоев в глобальном масштабе. Большинство из этих препятствий на самом деле являются давними проблемами, существовавшими до пандемии, но они были обнажены и усугублены недавним кризисом в области здравоохранения и продолжающимся вторжением России в Украине. Для транспортного сектора, в целом, они включают рост цен на нефть, который приводит к увеличению транспортных расходов и общей инфляции, устаревшую транспортную инфраструктуру, перегруженные дороги и порты, ограниченные бюджеты на техническое содержание активов и сложные государственные положения, и это лишь некоторые из них.

В октябре 2022 года Координационный комитет по транспортному сектору (ККТС) провел свое 19-е заседание с целью обсуждения стратегических направлений и приоритетов транспортного сектора ЦАРЭС, текущих событий и продолжающихся транспортных инициатив, а также проблем и ключевых вопросов, с которыми сталкивается транспорт ЦАРЭС, в частности.

Среди вопросов, поднятых на заседании ККТС, был низкий уровень внедрения практик безопасности и принципов «Безопасной системы» среди РСЧ ЦАРЭС, а также медленный прогресс в улучшении трансграничных перевозок и логистики в РСЧ. На заседании было отмечено, что на основе показателей ИМЭК эффективность коридоров ЦАРЭС с точки зрения экономии времени и затрат исторически не улучшалась.

С другой стороны, считается, что расширение роли государственных предприятий и ограниченное участие частного сектора способствуют некачественному обслуживанию, ограниченной ориентации на клиента и коммерческую деятельность, недостаточному инвестированию и ухудшению состояния транспортной инфраструктуры по вспомогательным компонентам.

На этом фоне Транспортная программа ЦАРЭС продолжает осуществлять деятельность, направленную на поддержку гибкого, жизнестойкого и надежного транспортного сектора среди РСЧ ЦАРЭС. В соответствии с этим Транспортная программа ЦАРЭС организовала семинары и выпустила важные продукты в области знаний по транспорту в течение текущего периода плана работы. К ним относится Руководство для разработчиков по планированию и проектированию логистических центров в странах ЦАРЭС, которое направлено на то, чтобы направлять заинтересованные стороны в процессе проектирования и планирования, а также эксплуатации логистических центров.

Чтобы помочь создать культуру безопасности дорожного движения среди РСЧ ЦАРЭС, Транспортная программа ЦАРЭС разработала Отчетную карту по безопасности дорожного движения для региона ЦАРЭС, в которой изложены рекомендации для конкретных стран о том, как РСЧ могут улучшить свои показатели безопасности дорожного движения и достичь целей Плана действий по безопасности дорожного движения ЦАРЭС.

Поскольку ЦАРЭС также уделяет большое внимание финансовой устойчивости, был подготовлен отчет «Дорожные фонды и сборы с пользователей дорог в регионе ЦАРЭС», чтобы задокументировать опыт пяти РСЧ (Азербайджан, Кыргызская Республика, Монголия, Пакистан и Узбекистан) в отношении эффективной работы и управления

дорожными фондами, из которого другие РСЧ могут извлечь уроки, чтобы помочь им добиться устойчивого финансирования технического содержания и ремонта дорог.

По авиации, разрабатывается Исследование по авиационным грузовым перевозкам, чтобы способствовать развитию конкурентоспособных авиационных грузоперевозок и логистических услуг. Тем временем также проводится исследование по низкобюджетным перевозчикам, в котором излагаются рекомендации, которые помогут низкобюджетным перевозчикам процветать и укреплять свое присутствие в авиационном секторе ЦАРЭС.

Что касается содействия трансграничным перевозкам и логистики, поддержка с целью улучшения трансграничной инфраструктуры в рамках проектов РУПС все еще продолжается, и разрабатываются несколько новых проектов РУПС в пунктах пропуска (ПП) Ак-Тилек, Каркыра, Кичи-Капка [КГЗ, граница с КАЗ] и в ПП Патар, Гиссар, Куштегермон, Маданият.

Наконец, РСЧ ЦАРЭС в настоящее время уделяют более пристальное внимание устойчивому транспорту и устойчивой к изменению климата инфраструктуре в рамках своей более широкой повестки дня в области климата и обязательств, принятых в рамках Парижского соглашения. В будущем Транспортная программа ЦАРЭС также будет поддерживать транспортные инициативы в этой области, включая продвижение инфраструктуры, согласованной с Парижским соглашением.

Чтобы заложить основу для более устойчивого транспортного сектора ЦАРЭС, Секретариат рассматривает внедрение Согласования с Парижским соглашением (СПС) в качестве сквозной инициативы в Транспортной стратегии ЦАРЭС до 2023 года и разработать предварительное исследование для направления Транспортной программы ЦАРЭС в продвижении повестки дня СПС.

## II. Ключевые события и результаты

В данном отчете описывается прогресс, достигнутый странами-членами ЦАРЭС в 2022 году в рамках реализации новой Транспортной стратегии ЦАРЭС (ТСЦ) до 2030 года. В нем описывается прогресс, достигнутый в реализации мероприятий и продуктов в области знаний в рамках пяти основных компонентов для сектора. В ТСЦ 2030 используется несколько показателей эффективности для информирования стран о достигнутом ими прогрессе по основным транспортным компонентам (Таблица 1).

**Таблица 1. Показатели результатов для транспортного сектора ЦАРЭС**

Компонент	Название	Результаты	Показатели (источники или отчеты)
1	<b>Содействие развитию транспортного сектора и логистики</b>	Повышение эффективности работы пунктов пропуска (ПП), таможенного оформления, иммиграционных процедур и трансграничной логистики.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Средняя скорость по коридорам, скорость с задержкой (ССЗ)</li> <li>Время и стоимость прохождения пункта пропуска, с разбивкой по коридорам, странам и ПП</li> <li>Индикатор восприятия логистики (ИВЛ)</li> </ul>
2	<b>Автомобильные дороги и управление</b>	Улучшение по модели степени развития управления	<ul style="list-style-type: none"> <li>2019 (обусловленный): Все страны на 1 уровне за исключением Пакистана,</li> </ul>

	<b>дорожными активами</b>	дорожными активами ЦАРЭС*	<p>который находится на 3 уровне по состоянию национальной автодорожной сети (Отчет о ходе реализации мер в транспортном секторе ЦАРЭС)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Средняя скорость дорожного движения без задержки (СБЗ), с разбивкой по коридорам (ИМЭК ЦАРЭС)</li> <li>• Улучшение восприятия качества автомагистралей (Глобальный индикатор конкурентоспособности Всемирного экономического форума) в отдельных странах</li> </ul>
3	<b>Безопасность дорожного движения</b>	Сокращение числа ДТП со смертельным исходом в международных автомобильных коридорах ЦАРЭС	<ul style="list-style-type: none"> <li>• К 2030 году: сокращение на 50% в сравнении с 2010 г. (82 000 случаев со смертельным исходом).</li> </ul>
4	<b>Железные дороги</b>	Повышение уровня сервиса и эксплуатационной эффективности железных дорог	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Средняя коммерческая скорость ИМЭК, с разбивкой по коридорам ЦАРЭС, ССЗ и СБЗ</li> <li>• Улучшение восприятия качества железных дорог (Глобальный индикатор конкурентоспособности Всемирного экономического форума для железных дорог) в отдельных странах</li> </ul>
5	<b>Авиация</b>	Создание более открытого рынка авиаперевозок, способствующего улучшению результатов в плане сообщения и торговли	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Количество пар стран ЦАРЭС, достигших неограниченных прав третьей и четвертой степени свободы воздуха</li> <li>• Количество стран ЦАРЭС, внедряющих небумажные электронные грузовые системы для авиации</li> <li>• Количество стран с системами электронных виз</li> </ul>

\* Модель уровня развития СУДА (Фаза 1 – СУДА на этапе строительства; Фаза 2 – СУДА обеспечивает полную инвентарную оценку, хотя она может производиться в фиксированное время, не обновляться регулярно, не использоваться в полном объеме для принятия решений и финансового планирования; Фаза 3 – непрерывный (периодический) мониторинг перечня дорожных активов, хорошие модели затрат, учет затрат/управленческий учет и планирование, принятие решений и финансовое планирование на основе всех общеизвестных факторов и четких целевых уровней эффективности).

ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, ИМЭК = измерение и мониторинг эффективности коридоров.

Источник: Секретариат ЦАРЭС.

## **А. Реализация секторных мероприятий**

Транспортная программа ЦАРЭС организовала семинары и выпустила важные продукты знаний в области транспорта в течение текущего периода плана работы. Они включают Руководство для разработчиков по планированию и проектированию логистических центров в странах ЦАРЭС, в котором собраны информационные материалы по различным аспектам, относящимся к проектированию и планированию, а также эксплуатации логистических центров. Этот сборник, опубликованный в феврале 2023 года, включает технические руководства по бизнес-моделям, а также передовой опыт и тематические исследования РСЧ ЦАРЭС и других стран.

Между тем, поддержка улучшенной трансграничной инфраструктуры в рамках проектов РУПС все еще продолжается. Подготовительные работы по модернизации ПП Патар, Гиссар, Куштегирмон, Маданият (например, концептуальный проект, предварительная смета расходов) были поддержаны в рамках проекта РУПС ЦАРЭС, в то время как полная модернизация ПП Ак-Тилек, Каркыра, Кичи-Капка [КГЗ, граница с КАЗ] планируется в рамках нового проекта РУПС. Также разрабатываются планы по развитию Совместного ПП (СПП) «Шелковый путь» (ПП Ипек-Йолу – Абрешумис Гза), а также соединительных дорог по сторонам границы Азербайджана и Грузии. Кроме того, планируется реабилитация ПП Булган, Ханги и Хавирга в Монголии, что включает модернизацию пограничных объектов и инфраструктуры ПП.

По безопасности дорожного движения, Транспортная программа ЦАРЭС разработала Отчетную карту по безопасности дорожного движения для региона ЦАРЭС, которая отслеживает прогресс РСЧ ЦАРЭС в реализации их инициатив в области безопасности дорожного движения. В отчете изложены рекомендации для конкретных стран о том, как РСЧ могут улучшить свои показатели безопасности дорожного движения и достичь целей Плана действий ЦАРЭС по безопасности дорожного движения.

Кроме того, в настоящее время разрабатывается «Руководство ЦАРЭС по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения 6: Управление скоростью», которое будет выпущено в третьем квартале 2023 года. Это руководство будет направлять специалистов по безопасности дорожного движения в процессе создания системы безопасного дорожного движения посредством управления скоростью, включая установление безопасных и надлежащих ограничений скорости, а также в обеспечении и улучшении соблюдения ограничений скорости. «Руководство ЦАРЭС по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения 7: Исследование аварийных участков», в котором представлена концепция аварийных участков и основные элементы исследования аварийных участков, также находится в процессе разработки и, как ожидается, будет завершено к четвертому кварталу 2023 года.

В марте 2023 года для Монголии и Таджикистана был также организован двухдневный учебный курс по расследованию ДТП. Учебный курс предоставил участникам навыки, которые требуются для проведения тщательного расследования аварий. В тренинге

приняли участие представители Министерства транспорта, Министерства внутренних дел, дорожных ведомств, дорожной полиции и частного сектора.

По дорожному транспорту, ЦАРЭС надеется уделить особое внимание устойчивости среди РСЧ не только с экологической, но и с финансовой точки зрения. В этом контексте было подготовлено исследование «Дорожные фонды и сборы с пользователей дорог в регионе ЦАРЭС» для изучения текущего использования различных видов сборов с пользователей дорог в Азербайджане, Кыргызской Республике, Монголии, Пакистане и Узбекистане. В нем задокументирован опыт пяти РСЧ по эффективному использованию и управлению дорожными фондами, из которого другие РСЧ ЦАРЭС могут извлечь уроки, чтобы помочь им достичь адекватного и устойчивого финансирования для технического содержания и ремонта дорог.

По авиации, продолжается исследование по авиационным грузовым перевозкам, которое, как ожидается, будет завершено и опубликовано в течение года. Это исследование направлено на содействие развитию конкурентоспособных авиационных грузовых перевозок и логистических услуг, посредством оказания помощи правительствам ЦАРЭС в определении приоритетов действий национальной политики и региональных соглашений. Кроме того, также проводится исследование по низкобюджетным перевозчикам, которое было приостановлено из-за пандемии. В этом исследовании представлен обзор текущего статуса операций низкобюджетных перевозчиков (НБП) в регионе ЦАРЭС, рассматриваются возможности и вызовы для НБП. Доля НБП на рынке авиаперевозок ЦАРЭС значительно выросла во время пандемии, хотя все еще значительно ниже средних международных показателей. В этом контексте в исследовании также излагаются рекомендации, которые помогут НБП процветать и укреплять свое присутствие в авиационном секторе ЦАРЭС.

Тем временем Рабочая группа по железнодорожному транспорту (РГЖТ) провела свое шестое заседание в октябре 2022 года. Помимо прочего, на заседании обсуждались текущие пробелы в эксплуатационных характеристиках и инфраструктуре железных дорог, а также инициативы, реализованные и завершённые в течение предыдущего периода плана работ в рамках ТП, включая «Программное обеспечение для определения пропускной способности путей и составления расписаний», исследование «Расчет себестоимости услуг железнодорожного транспорта», исследование «Потребности в подвижном составе и механизмы финансирования», исследование «Коммерциализация и реформа», а также тематические исследования по мерам в области коммерциализации и реформирования железных дорог.

Полевые исследования для изучения интенсивности перевозок в железнодорожном коридоре (КНР-Кыргызская Республика-Узбекистан), которое было начато в 2020 году, когда связанные с исследованием задачи были приостановлены из-за пандемии, уже возобновились. Проект отчета ожидается к марту 2023 года. Также Программа ЦАРЭС предоставляет консультативную поддержку по подготовке Программы по коммерциализации, реформированию железных дорог и инвестированию для Кыргызской Республики и Таджикистана. Проекты заключительных отчетов для Таджикистана и Кыргызской Республики будут доступны в мае 2023 года.

## **Таблица 2. Проведенные семинары, учебные программы и подготовленные продукты в области знаний**

Название публикации / мероприятия	Сроки
<b>Трансграничные перевозки и логистика</b>	
Руководство для разработчиков по планированию и проектированию логистических центров в странах ЦАРЭС	Апрель 2023 года
<b>Автомобильные дороги и управление дорожными активами</b>	
Дорожные фонды и сборы с пользователей дорог в регионе ЦАРЭС	Декабрь 2022 года
<b>Управление безопасностью дорожного движения</b>	
Отчетная карточка по безопасности дорожного движения для региона ЦАРЭС	Июль 2022 года
Монголия – семинар по расследованию ДТП	Март 2023 года
Таджикистан – семинар по расследованию ДТП	Март 2023 года
<b>Железные дороги</b>	
6-е заседание Рабочей группы по железнодорожному транспорту	Октябрь 2022 года
<b>Транспортный сектор</b>	
19-е заседание Координационного комитета по транспортному сектору ЦАРЭС	Октябрь 2022 года
Обновление веб-страницы транспортного сектора ЦАРЭС (основная информация по странам и партнерства)	Октябрь 2022 года
Отчет о проделанной работе в транспортном секторе за 2022 год и план работы	Октябрь 2022 года

\* АБР приостановил оказание помощи Афганистану с 15 августа 2021 года.

## В. Ход реализации с разбивкой по приоритетным направлениям

**Содействие трансграничной транспортировке и логистике.** Данный компонент способствует развитию экономического сотрудничества и взаимодействия между странами ЦАРЭС за счет сокращения барьеров для трансграничных перевозок. Особое внимание уделяется совершенствованию трансграничной инфраструктуры, упрощению реализации и обеспечению соблюдения транспортных соглашений и конвенций. Достижения в этих областях в 2022-2023 годы включают:

- **Отчет по оценке Среднего коридора ЦАРЭС.** Это экспресс-оценка условий и ситуации с грузовыми перевозками между КНР и Европой в отношении мультимодального Среднего коридора. Пандемия COVID-19 и российское вторжение в Украину привели к значительным узким местам в работе евразийских транзитных маршрутов. В центре внимания этого исследования был так называемый Средний коридор (также известный как Коридор ЦАРЭС 2 и ТРАСЕКА), в котором с февраля 2022 года наблюдается значительный рост контейнерных перевозок. Среди прочего, в отчете представлены данные и показаны тенденции в отношении объемов контейнерных перевозок до пандемии COVID-19, стоимости и сроков доставки для перевозки между КНР и отдельными пунктами назначения в ЕС, на Кавказе и в Центральной Азии по различным маршрутам, в частности (i) по комбинированным морским-железнодорожным и морским-автомобильным контейнерным маршрутам, (ii)

по Северному железнодорожному коридору (КНР, КАЗ, РОС, ЕС) и (iii) по Среднему мультимодальному коридору (КНР, КАЗ, Каспийское море, АЗЕ, ГРУ, ЕС).

Аналогичным образом, USAID инициировал ознакомительную поездку в Казахстан, Азербайджан и Грузию в мае 2022 года. Учебная поездка была направлена на оценку возможности перемещения товаров из Центральной Азии в Европу по Среднему коридору в качестве альтернативы северным маршрутам. Среди прочего, исследование показало, что в Среднем коридоре есть морские порты, пропускная способность которых была недоиспользована до вторжения России в Украину, и что могут потребоваться дополнительные ресурсы для улучшения флота судов и пропускной способности портов для обслуживания перенаправленного трафика. Промежуточные результаты исследования ЕБРР по устойчивым транспортным связям между Центральной Азией и Европой также показывают, что, если продолжится рост транзитных грузопотоков по Среднему коридору, то действительно могут потребоваться крупные инвестиции для улучшения морской инфраструктуры и увеличения пропускной способности портов.

Глобальные тарифы на перевозки в 2022 году искусственно завышались из-за перебоев в работе существующих торговых маршрутов. Это затруднило принятие разумных инвестиционных решений, особенно в контексте развития Среднего коридора, но вместо этого предоставило довольно подходящее время для срочно необходимых операционных улучшений. Теперь, после того как тарифы на перевозки стабилизировались, Транспортная программа ЦАРЭС, со своей стороны, проведет дальнейшую оценку Среднего коридора, особенно в отношении долгосрочных инвестиций и инициатив, которые могут потребоваться для поддержки его развития.

- **Руководство для разработчиков по планированию и проектированию логистических центров в странах ЦАРЭС.** В этом сборнике собраны информационные материалы по рыночным, институциональным, финансовым и операционным аспектам, относящимся к проектированию и планированию, а также к эксплуатации логистических центров. Предназначенный для использования в качестве справочного руководства по эффективной разработке и внедрению логистических центров, он предоставляет ключевым заинтересованным сторонам актуальную информацию о тенденциях, а также возможностях и проблемах в развитии логистических центров в регионе ЦАРЭС. Помимо технических руководств по бизнес-моделям и дорожной карты для операционной деятельности логистических центров, в этот сборник также включены передовой опыт и тематические исследования из РСЧ ЦАРЭС и других стран.
- **Непрерывное совершенствование и применение инструмента измерения и мониторинга эффективности коридоров (ИМЭК) программы ЦАРЭС.** Инструмент ИМЭК постоянно совершенствуется и применяется для анализа затрат и задержек при пересечении границ в коридорах ЦАРЭС. Предоставляя государственным органам и соответствующим группам заинтересованных сторон анализ данных о трансграничной скорости и затратах, они могут, таким образом, руководствоваться ими в процессе определения и эффективного устранения «узких мест» для достижения общей цели улучшения и повышения эффективности коридоров ЦАРЭС.
- **Поддержка улучшения трансграничной инфраструктуры, операционных процедур и укрепления потенциала управления процессами на границе посредством различных проектов и мероприятий в рамках ТП.** Проекты ЦАРЭС по региональному улучшению приграничных служб (РУПС) в Кыргызской Республике, Монголии, Пакистане и Таджикистане направлены на поддержку совершенствования пограничных пунктов пропуска (ПП) посредством развертывания оборудования для



обеспечения безопасности и оборудования ИКТ в ПП, создания объектов национального «единого окна» (НЕО) и создания интегрированных учреждений по управлению границами.

Проект РУПС в Пакистане направлен на полную модернизацию объектов в ПП Торхам-Чаман, и, поскольку строительные работы уже наполовину завершены, завершение строительства ПП ожидается в течение одного года. В рамках нового проекта планируется полная модернизация ПП Ак-Тилек, Каркыра, Кичи-Капка (КГЗ, граница с КАЗ) и уже начато заключение контрактов с проектной фирмой. Строительные работы в ПП Гулистон в Таджикистане были завершены в 2018 году, а его объект НЕО полностью введен в эксплуатацию с января 2021 года. Объекты в ПП Карамык (КГЗ) были завершены в 2020 году, а НЕО Кыргызской Республики было запущено в полномасштабную работу в феврале 2023 года. Объекты ПП Карамык и полное проектирование НЕО были завершены в рамках проекта РУПС ЦАРЭС. Между тем в рамках проекта РУПС ЦАРЭС завершена подготовка концептуального проекта и предварительной сметы расходов для модернизации ПП Патар, Гиссар, Куштегирмон, Маданият. Разрабатываются планы по модернизации инфраструктуры ПП и пограничных сооружений в ПП Булган, Ханги и Хавирга в Монголии, а Азербайджан и Грузия также планируют развивать Совместный ПП (СПП) «Шелковый путь» (ПП Ипек-Йолу – Абрешумис Гза) и соединительные дороги по обе стороны границы. Оценка стратегии реализации СПП «Шелковый путь» продолжается.

- **Исследование по авиационным грузовым перевозкам.** Авиационные грузовые перевозки играют важную роль в интермодальных цепочках поставок и могут способствовать повышению торговой и экономической активности. Они предлагают более короткое время транзита и являются важным альтернативным видом грузовых перевозок, особенно если наземная и морская транспортная инфраструктура ненадежна. В этом контексте это исследование направлено на то, чтобы помочь правительствам ЦАРЭС определить приоритетность действий национальной политики и региональных соглашений для содействия развитию конкурентоспособных авиационных грузовых перевозок и логистических услуг. Из-за ограничений, связанных с пандемией, которые затруднили полевые исследования и сбор данных, исследование столкнулось с некоторыми задержками, но оно продолжается и продвигается к завершению, и ожидается, что оно будет опубликовано в течение года.

**Автомобильные дороги и управление дорожными активами.** Этот компонент поддерживает внедрение превентивного содержания дорог, основанного на знаниях, для минимизации затрат на содержание дорог при одновременном сохранении хорошего качества дорожной сети с продлением срока службы дорожных активов и повышения безопасности дорожного движения. Мероприятия в 2022–2023 годах в рамках этого направления включают:

- **Дорожные фонды и сборы с пользователей дорог в регионе ЦАРЭС.** В этом отчете, опубликованном в декабре 2022 года, рассматриваются подходы к созданию и текущая деятельность дорожных фондов в Азербайджане, Кыргызской Республике, Монголии, Пакистане и Узбекистане. В нем описывается история и существующие различные виды сборов с пользователей дорог, которые применяются в этих пяти РСЧ, а также степень, в которой доходы, полученные от сборов с пользователей дорог, направляются в дорожные фонды. Далее в отчете подробно рассматривается использование и управление этими фондами в отношении содержания и ремонта автодорог, включая операционные процедуры и институциональные аспекты дорожных фондов, структуру управления, а также требования к отчетности и аудиту.

Извлекая уроки из опыта пяти РСЧ, отчет содержит рекомендации по внедрению и дальнейшему развитию дорожных фондов в регионе ЦАРЭС. В частности, в отчете определяются передовые методы эффективной работы и управления дорожными фондами, которые РСЧ ЦАРЭС могут использовать для обеспечения адекватного и устойчивого финансирования содержания и ремонта автодорог.

- **Руководство ЦАРЭС по заключению контрактов на содержание дорог, ориентированных на результаты.** В этом руководстве представлена концепция заключения контрактов, ориентированных на результаты, и то, как это помогает повысить устойчивость дорожных активов и продлить срок их эксплуатации. Руководство, предназначенное для улучшения понимания заинтересованными сторонами принципов КСДОР, а также для того, чтобы помочь им в реализации КСДОР в процессе технического содержания автодорог, включает, помимо прочего, подробное рассмотрение объема работ по контракту, стандартов эффективности, сроков реагирования, стоимости контракта, закупок и присуждения контракта. Руководство находится в процессе разработки, и ожидается, что оно будет завершено в третьем квартале 2023 года.

**Железные дороги.** На основе Стратегии развития железнодорожного транспорта ЦАРЭС («Раскрытие потенциала железных дорог: стратегия развития железнодорожного транспорта для ЦАРЭС, 2017–2030 гг.), данный компонент нацелен на поддержку долгосрочного развития железнодорожного сектора в странах ЦАРЭС для содействия трансграничной торговле и стимулирования экономического развития в регионе.

- **6-е заседание Рабочей группы по железному транспорту.** Рабочая группа по железному транспорту (РГЖТ) провела свое шестое заседание в октябре 2022 года, чтобы отчитаться о достижениях, осуществленных в рамках ТП в поддержку реализации Железнодорожной стратегии ЦАРЭС. На заседании было достигнуто согласие, что региональное сотрудничество станет эффективным ответом на текущие возможности и вызовы, с которыми сталкивается железнодорожный сектор ЦАРЭС. Участники заседания также обсудили потенциал Среднего коридора в привлечении грузовых перевозок с дальних маршрутов, потенциал портов Каспийского моря и текущие пробелы в эксплуатационных характеристиках железных дорог и инфраструктуре. Другие вопросы, обсужденные на встрече, включают инициативы, реализованные в течение предыдущего периода плана работы ТП, в том числе программное обеспечение по определению пропускной способности путей и составлению расписаний, исследование расчета себестоимости услуг железнодорожного транспорта, исследование потребностей в подвижном составе и механизмов финансирования, состояние железных дорог в странах ЦАРЭС и исследование по возможностям для инвестиций, исследование в области коммерциализации и реформ, и тематические исследования по мероприятиям в области коммерциализации и реформирования железных дорог. Партнеры по развитию также представили краткое описание своих текущих и планируемых инициатив в поддержку железнодорожного сектора ЦАРЭС. Участники РГЖТ также утвердили план работы железнодорожного сектора ЦАРЭС в рамках ТП на 2022/2023 годы. РГЖТ проведет седьмое заседание 22-23 мая 2023 года.
- **Исследование по объему перевозок по железнодорожному коридору (КНР-Кыргызская Республика-Узбекистан).** Исследование по объему перевозок для потенциального железнодорожного коридора, соединяющего КНР-Кыргызскую Республику-Узбекистан, было начато в 2020 году, но было приостановлено из-за пандемии COVID-19. Поскольку ограничения, связанные с пандемией, начали

ослабевать, задачи и деятельность, связанные с исследованиями, возобновились во втором квартале 2022 года, а полевые исследования (например, выезды на места, консультации с заинтересованными сторонами и т. д.) начались в третьем квартале 2022 года.

- **Консультационная поддержка по подготовке Программы коммерциализации, реформирования железных дорог и инвестиций для Кыргызской Республики и Таджикистана.** На 5-м заседании Рабочей группы по железнодорожному транспорту ЦАРЭС (декабрь 2019 года) Кыргызская Республика и Таджикистан (имеющие самые небольшие железные дороги в регионе ЦАРЭС) обратились к АБР с просьбой оказать консультационную поддержку для разработки программы коммерциализации, реформ и инвестиций. Эта программа определит предложения по (i) акционированию, реструктуризации или привлечению частного сектора; (ii) реорганизации железнодорожных функций, штатного расписания и управления, (iii) внедрению современной системы учета для железных дорог, (iv) усилению функции продаж и маркетинга; (v) подготовке и реализации стратегии оздоровления, основанной на рыночных принципах, включая бизнес-план, пересмотренные тарифы и программу небольших инвестиций для устранения критически важных «узких мест» с целью быстрого расширения бизнес деятельности железных дорог и улучшения их финансовых показателей; и (vi) подготовке долгосрочного генерального плана по инвестиционным проектам, которые, как ожидается, будут экономически и финансово осуществимы. Проекты окончательных отчетов для Таджикистана и Кыргызской Республики будут доступны в мае 2023 года.

**Безопасность дорожного движения.** Данный компонент помогает обеспечить дальнейшую поддержку безопасного и эффективного перемещения людей и товаров по коридорам ЦАРЭС за счет повышения надежности и связности. Ключевые достижения в этих областях в 2022-2023 годах включают:

- **Отчетная карточка по безопасности дорожного движения ЦАРЭС.** Данный отчет отслеживает статус реализации и прогресс инициатив по безопасности дорожного движения в отдельных РСЧ в рамках Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС. В отчете, который включает оценку безопасности дорожного движения для каждой РСЧ, излагаются рекомендации для конкретных стран, которые помогут РСЧ улучшить показатели безопасности дорожного движения и достичь целей Плана действий ЦАРЭС по обеспечению безопасности дорожного движения. Обновленная информация о статусе может помочь заинтересованным сторонам в определении приоритетов, ресурсов и реформ, необходимых для повышения безопасности дорожного движения в РСЧ ЦАРЭС. Отчет также является хорошим справочным источником для составления тематических исследований по передовой практике в области безопасности дорожного движения. Отчет был опубликован в июле 2022 года.
- **Обучение по расследованию дорожно-транспортных происшествий (ДТП).** Двухдневный учебный курс по расследованию ДТП был организован для Монголии и Таджикистана в марте 2023 года. Курс познакомил с концепцией проведения расследований и подготовки отчетности по ДТП, а также подчеркнул важность сбора точных данных о ДТП для понимания того, почему происходят ДТП и как их можно предотвратить. Точные и исчерпывающие данные о ДТП могут служить ориентиром для мер, основанных на доказательствах, и решений в области политики, касающихся, среди прочего, безопасности дорожного движения, законов о безопасности дорожного движения и усовершенствований при инженерном проектировании дорог. В ходе обучения участники приобрели навыки, необходимые для проведения тщательного

расследования ДТП с охватом соответствующих тем, включая повреждение автотранспортных средств, технический осмотр и динамику; схемы, планы и фотографии места ДТП; и введение в оценку скорости по следам заноса и уравнениям расстояния и времени. В обучении приняли участие представители Министерства транспорта, Министерства внутренних дел, дорожных ведомств, дорожной полиции и частного сектора.

**Авиация.** Обзорное исследование по авиации ЦАРЭС 2018 года, которое послужило в качестве справочного документа для разработки авиационного компонента в рамках Транспортной стратегии ЦАРЭС до 2030 года, описывает ключевые вопросы и приоритеты для авиационного сектора в странах-членах ЦАРЭС. Этот компонент подчеркивает важность установления прямого, рентабельного и безопасного авиационного сообщения между странами-членами ЦАРЭС для более открытого регионального авиационного рынка в ЦАРЭС.

- **Исследование по низкобюджетным перевозчикам.** Исследование по низкобюджетным перевозчикам было начато в 2021 году после одобрения авиационным сообществом ЦАРЭС по завершении первоначальной серии вебинаров по авиации ЦАРЭС. Исследование было приостановлено до тех пор, пока не будут сняты ограничения на поездки для проведения исследовательских миссий. Работа возобновилась с миссиями в шесть стран ЦАРЭС в сентябре и октябре 2022 года. В исследовании изучаются возможности и вызовы для низкобюджетных перевозчиков (НБП) в регионе ЦАРЭС. Оно было расширено за счет включения анализа по восстановлению авиационного рынка ЦАРЭС, поскольку пассажиропоток в настоящее время восстановился после пандемии, что отчасти вызвано быстрым расширением НБП, а также обновленной информацией о ходе либерализации авиационного рынка ЦАРЭС, который был в центре внимания первоначального предварительного исследования ЦАРЭС в области авиации от 2018 года. С тех пор некоторые страны ЦАРЭС осуществили значительные реформы и либерализацию своих авиационных секторов, но в этой области все еще требуется дополнительная работа для содействия росту авиаперевозок, особенно росту НБП.

Отчет включает подробные тематические исследования по шести странам ЦАРЭС с конкретными рекомендациями, а также общие рекомендации ЦАРЭС, направленные на содействие общему развитию авиационных перевозок, включая НБП. Проект отчета был завершен в феврале 2023 года и был направлен заинтересованным сторонам в марте 2023 года для получения отзывов и комментариев с целью публикации исследования к концу второго квартала 2023 года.

### III. Вызовы и ключевые проблемы

Транспортный сектор продолжает сталкиваться с препятствиями, возникшими во время пандемии, а также в результате продолжающегося российского вторжения в Украине. Фактически, большинство из них являются давними проблемами, существовавшими еще до пандемии, но они были выявлены и усугублены этими двумя основными событиями. Для транспортного сектора в целом эти проблемы включают устаревшую транспортную инфраструктуру, перегруженные дороги и порты, недостаточные бюджеты на содержание транспортных активов, плохие или ненадежные логистические услуги, и бюрократические положения, и это лишь некоторые из них.

В октябре 2022 года Координационный комитет по транспортному сектору (ККТС) собрался на 19-м заседании для обсуждения стратегических направлений и приоритетов транспортного сектора ЦАРЭС, текущих событий и осуществляемых транспортных инициатив, а также вызовов и ключевых вопросов, с которыми сталкивается транспортный сектор ЦАРЭС, в частности.

Среди вопросов, поднятых на заседании ККТС, был низкий уровень внедрения практики по обеспечению безопасности и принципов «Безопасной системы» среди РСЧ ЦАРЭС, а также столь же медленный прогресс в улучшении трансграничных перевозок и логистики в РСЧ. В отличие от этого, управление дорожными активами все больше институционализируется в регионе ЦАРЭС, но его внедрение в РСЧ было неравномерным, и многое еще предстоит сделать.

Некачественные услуги, ограниченная ориентированность на клиентов и коммерческую деятельность, недостаточное инвестирование и ухудшение состояния инфраструктуры в различных подкомпонентах частично объясняются ограниченным участием частного сектора.

Что касается эффективности коридоров, участники заседания отметили отсутствие улучшений в показателях эффективности коридоров ЦАРЭС. Индикаторы ИМЭК показывают, что затраты и при пересечении границы, а также скорость трансграничных перевозок по коридорам ЦАРЭС исторически не улучшались. Соответственно, участники заседания подчеркнули необходимость упрощать процессы пограничного контроля, принять гармонизированные подходы и стандарты, а также улучшить координацию на автомобильных и железнодорожных коридорах, чтобы устранить «узкие места» в коридорах. Это также ставит усиление цифровизации на передний план и в центр ускорения транспортных процессов и трансформации транспортного сектора ЦАРЭС в более конкурентоспособный сектор.

В рамках своей более широкой повестки дня в области климата и обязательств, принятых в рамках Парижского соглашения, РСЧ в настоящее время придают большее значение устойчивому транспорту и транспортной инфраструктуре, устойчивой к изменению климата. В этом контексте Транспортная программа ЦАРЭС также будет поддерживать транспортные инициативы, согласованные с Парижским соглашением, чтобы помочь РСЧ в достижении их климатических амбиций. В соответствии с этим Секретариат рассматривает включение Соглашения с Парижским соглашением (СПС) в качестве сквозной инициативы в компонентах Транспортной стратегии ЦАРЭС до 2023 года. В последующем будет разработано предварительное исследование, чтобы направлять Транспортную программу ЦАРЭС в продвижении повестки дня СПС.

### **С. Программа работы на предстоящий год**

Программа ЦАРЭС будет предлагать техническую помощь странам ЦАРЭС в оставшийся период 2023 года и далее посредством продуктов в области знаний и семинаров по пяти основным компонентам: автодороги и управление дорожными активами, безопасность дорожного движения, железные дороги, содействие трансграничным перевозкам и авиация.

#### **Трансграничные перевозки и логистика**

- **Семинары по планированию и проектированию логистических центров в странах ЦАРЭС.** После публикации *Руководства для разработчиков по планированию и проектированию логистических центров в странах ЦАРЭС* предварительно в мае

2023 года в рамках текущего плана работы запланированы национальные и региональные семинары, обсуждения в фокус-группах, а также региональные и международные обмены и полевые поездки на объекты. Ожидается участие заинтересованных сторон из различных групп, включая инвесторов, частный сектор и представителей субнациональных органов и органов по планированию.

- **Исследование по авиационным грузовым перевозкам.** Дополнительный продукт в дополнение к исследованию «Авиация в период COVID-19», опубликованному в 2020 году, В исследовании «Авиационные грузоперевозки» рассматриваются услуги авиационной грузовой логистики в РСЧ ЦАРЭС, включая региональные грузовые перевозки наземным, воздушным и морским транспортом. В частности, в нем будет представлен обзор текущего состояния отрасли грузовых авиаперевозок в регионе ЦАРЭС, включая справочную информацию о доступных услугах логистики грузовых авиаперевозок в РСЧ ЦАРЭС. В исследовании также будут изложены стратегические решения для сектора, в том числе действия в области регулирования и политики, которые помогут ему извлечь выгоду из своих конкурентных преимуществ и способствовать будущему развитию отрасли грузовых авиаперевозок. Исследование продолжается и его завершение запланировано в 4 квартале 2023 года.
- **Исследование по авиационным грузовым перевозкам.** В данном исследовании рассматриваются услуги авиационной грузовой логистики в РСЧ ЦАРЭС, включая региональные грузовые перевозки наземным, воздушным и морским транспортом. В частности, будет представлен обзор текущего состояния отрасли грузовых авиаперевозок в регионе ЦАРЭС, включая основную информацию о доступных услугах логистики грузовых авиаперевозок в РСЧ ЦАРЭС. Что еще более важно, в исследовании будут изложены рекомендации, в том числе меры в области регулирования и политики, которые могут способствовать будущему развитию отрасли грузовых авиаперевозок. Исследование планируется завершить в четвертом квартале 2023 года.
- **Оценка совместного ПП (СПП) Шелковый путь (ПП Ипек-Йолу – Абрешумис Гза).** Азербайджан и Грузия стремятся развивать *совместный ПП «Шелковый путь»* вместе с соединительными автодорогами по обе стороны границы. Планируется, что ПП будет построен с нуля и будет располагаться в нескольких километрах к югу от железнодорожной линии, соединяющей железнодорожные станции Беюк-Кесик и Гардабани. В настоящее время проводится оценка стратегии реализации *Совместного ПП «Шелковый путь»*, и ожидается, что операционная концепция для нового СПП и дорожная карта для реализации проекта будут подготовлены в мае 2023 года.
- **Модернизация ПП Ойбек (Узбекистан) и ПП Фотехобод (Таджикистан).** Узбекистан планирует модернизировать ПП Ойбек в Ташкентской области, который в настоящее время обрабатывает более 40% всех грузовых перевозок с Таджикистаном. Между тем, Таджикистан также планирует модернизировать ПП на своей стороне границы, ПП Фотехобод в Согдийской области. С целью максимального увеличения транзитного потенциала экономического коридора Шымкент-Ташкент-Худжанд также рассматривается возможность модернизации других ПП между Ташкентской и Согдийской областями.
- **Проект РУПС в рамках Экономического коридора Алматы-Бишкек (ЭКАБ).** Инициатива ЭКАБ направлена на улучшение экономической связанности между двумя городами Алматы и Бишкек посредством развития экономического коридора, одним из

условий которого, помимо прочего, является хорошая транспортная сеть. В соответствии с этим предлагаемый проект РУПС ЭКАБ направлен на усовершенствование ПП между Кыргызской Республикой и Казахстаном за счет строительства трех полностью оборудованных ПП и одного учебного центра, а также за счет развертывания оборудования по обеспечению безопасности и ИКТ-оборудования в других отобранных ПП.

- **Реконструкция ПП Булган, Ханги и Хавирга в Монголии.** Разрабатываются планы по модернизации инфраструктуры ПП и пограничных сооружений на ПП Булган, Ханги и Хавирга с целью уменьшения заторов и увеличения трансграничного грузового и пассажирского движения. Торговые документы также будут оцифрованы, а процедуры пересечения границ соответствующих агентств будут подключены для продвижения безбумажных процедур пересечения границ и улучшения платформы НЕО. Подготовка проекта продолжается, и ожидается, что реализация проекта начнется в течение года.

### **Автодороги и управление дорожными активами**

- **Региональный семинар по управлению дорожными активами.** На этом семинаре будет представлена концепция управления дорожными активами и обсуждено, как она помогает максимизировать экономические выгоды за счет минимизации затрат на техническое обслуживание и затрат пользователей дорог. Среди прочего, на семинаре будут обсуждаться институциональные аспекты СУДА, в том числе институциональная ответственность за управление ею, а также источники, использование и управление финансированием дорожного сектора в целом, и технического содержания и ремонта дорог, в частности. Он послужит платформой для обмена опытом, возникшими проблемами, передовым опытом и уроками, извлеченными из разработки и внедрения СУДА в РСЧ ЦАРЭС. На семинаре, который планируется провести в Тбилиси (Грузия) в третьем квартале 2023 года, также будут представлены рекомендации по внедрению, дальнейшему развитию и реализации управления дорожными активами в РСЧ ЦАРЭС.
- **Руководство ЦАРЭС по заключению контрактов на содержание дорог, ориентированное на результаты.** Благодаря тому, что платежи подрядчикам по содержанию дорог привязаны к промежуточным и конечным результатам работы, КСДОР приводит к созданию дорожных сетей, которые хорошо сохраняются и обслуживаются, что в конечном итоге приводит к повышению безопасности дорог, а также к надежным инвестициям в дорожные активы и улучшению финансового положения. В этом контексте Руководство ЦАРЭС по контрактам на содержание дорог, ориентированным на результаты, направлено на то, чтобы улучшить понимание КСДОР заинтересованными сторонами, а также предоставить им руководство по внедрению КСДОР при осуществлении содержания дорог. Оно знакомит с концепцией заключения контрактов, ориентированных на достижение результатов, и тем, как она помогает повысить устойчивость дорожных активов и продлить срок их эксплуатации, а также включает, помимо прочего, подробное обсуждение объема работ по контракту, стандартов эффективности, сроков реагирования, стоимости контракта, закупок и присуждения контракта. Публикация руководства запланирована на третий квартал 2023 года.

### **Безопасность дорожного движения**

- **Тренинг по расследованию ДТП (Пакистан и Казахстан).** Двухдневный учебный курс по расследованию ДТП будет организован для Пакистана в сентябре и для Казахстана в октябре 2023 года. В ходе курса будут изучены основы расследования ДТП и подготовки отчетности, а также будет обсуждаться важность сбора точных данных об авариях для понимания характера ДТП. Участники изучат методы и получат необходимые навыки для проведения систематического расследования ДТП, включая надлежащий сбор, толкование, запись и анализ данных о ДТП. В частности, обучение будет охватывать соответствующие темы, включая повреждения транспортных средств, технический осмотр и динамику; схемы, планы и фотографии мест ДТП; и введение в оценку скорости по следам заноса, а также уравнения расстояния и времени. Для участия в тренинге будут приглашены представители Министерства транспорта, Министерства внутренних дел, дорожных ведомств, дорожной полиции и частного сектора.
- **Тренинг по безопасности пешеходов и исследованию аварийных участков (Грузия, Казахстан).** В третьем квартале 2023 года для Грузии и Казахстана будет организован 4-дневный учебный курс по безопасности пешеходов и исследованию аварийных участков. Обучение будет проводиться в соответствии с четвертым руководством ЦАРЭС по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения (Безопасность пешеходов) и готовящимся седьмым руководством ЦАРЭС по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения (Определение, исследование и устранение аварийных участков). Для участия в тренинге будут приглашены представители Министерства транспорта, дорожных агентств, научных кругов и частного сектора.
- **Региональный семинар по безопасности дорожного движения.** Организуется проведение семинара по безопасности дорожного движения для ЦАРЭС РСЧ 23 мая 2023 года. На семинаре, направленном на повышение безопасности дорожного движения и улучшение осведомленности о безопасности дорожного движения в регионе ЦАРЭС, будут обсуждаться вопросы и проблемы безопасности дорожного движения в регионе. На нем будут рассмотрены важные темы, в том числе передовой опыт проектирования дорог и разработки программ по аварийным участкам, управление скоростью и меры, направленные на улучшение поведения участников дорожного движения, расследование и анализ ДТП. Семинар также станет платформой для более активного взаимодействия с заинтересованными сторонами, в частности, в определении возможностей и областей сотрудничества между РСЧ ЦАРЭС в целях повышения безопасности дорог и улучшения безопасности дорожного движения в регионе ЦАРЭС.
- **Руководство ЦАРЭС по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения 6: Управление скоростью.** Данное руководство, являющееся шестым в серии руководств ЦАРЭС по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения, представляет собой практическое руководство по повышению безопасности дорожного движения и созданию безопасной дорожной системы посредством управления скоростью. Небезопасное вождение и вождение на чрезмерной скорости ставит под угрозу безопасность участников дорожного движения и является фактором, способствующим ДТП и авариям. Это руководство поможет практикующим специалистам по безопасности дорожного движения устанавливать и обеспечивать соблюдение безопасных и надлежащих ограничений скорости, разрабатывать контрмеры для обеспечения и улучшения соблюдения требований (включая меры по проектированию дорог и другой инфраструктуре, например, лежащие полицейские, системы камер контроля скорости и т. д.), а также повысить осведомленность о



важности безопасных скоростных режимов с помощью информационных кампаний. Руководство будет выпущено в третьем квартале 2023 года.

- **Руководство ЦАРЭС по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения 7: Исследование аварийных участков.** Являясь седьмым в серии Руководств ЦАРЭС по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения, данное руководство знакомит с понятием «аварийных участков», которые представляют собой опасные дорожные участки или места на дорогах (протяженность дороги), которые подвержены возникновению ДТП. В руководстве рассматриваются основные элементы исследования аварийных участков, включая определение аварийных участков, проведение подробного исследования участка и рекомендации по устранению опасных участков. В частности, руководство поможет заинтересованным сторонам правильно собирать, анализировать и определять закономерности на основе данных о ДТП; исследовать участки; а разрабатывать и реализовывать контрмеры с целью улучшения участков и уменьшению количества ДТП. Руководство будет выпущено в четвертом квартале 2023 года.

## Железные дороги

- **7-е заседание Рабочей группы по железнодорожному транспорту.** Рабочая группа по железнодорожному транспорту (РГЖТ) соберется на свое седьмое заседание 22-23 мая 2023 года в Тбилиси (Грузия), чтобы отчитаться о прогрессе, достигнутом в процессе реализации ТП в период плана работы на 2022/2023 годы. На заседании будут представлены результаты последних публикаций и исследовательской работы в рамках ТП, а также обновленная информация о статусе мероприятий ТП, согласованных на 6-м заседании РГЖТ. Наконец, группа наметит инициативы и мероприятия, которые предлагается осуществить в течение следующего периода плана работы, и согласует следующие шаги по реализации ТП. К участию в 7-м заседании РГЖТ будут приглашены представители РСЧ ЦАРЭС и партнеры по развитию.
- **План работы в рамках ТП на 2023-2024 годы.** На 6-м заседании участники РГЖТ одобрили включение следующих дополнительных проектов для оказания помощи в подготовке технико-экономических обоснований в рамках ТП: (i) маршрутные поезда Узбекистан-Туркменбаши и паромные перевозки, и (ii) Северо-западный международный грузовой коридор в Узбекистане (т. е. коридор через Самарканд, Бухару, Нукус и Бейнеу, обеспечивающий связь с портами Каспийского моря и коридором Север-Юг). Ожидается, что эти исследования будут завершены к октябрю 2023 года. Для поддержки знаний и развития потенциала РГЖТ одобрил (i) поддержку ТП для создания и внедрения в работу функции продаж и маркетинга железных дорог, (ii) подготовку исследования по потребностям в подвижном составе и финансированию, (iii) исследование ЦАРЭС по контейнеризации железнодорожных грузов, и (iv) консультационную поддержку по внедрению международных стандартов и систем бухгалтерского учета для коммерциализации железных дорог. Осуществляются подготовительные действия, чтобы продолжить работу позднее в 2023 году.

## Авиация

- **Семинар ЦАРЭС по авиации (Региональный авиационный форум).** Первый семинар ЦАРЭС по авиации был проведен в 2017 году, что положило начало

авиационной программе ЦАРЭС и привело к подготовке первоначального предварительного исследования в 2018 году. Второй семинар, который изначально планировался на 2020 год, был отложен из-за пандемии. Теперь, когда авиационный сектор ЦАРЭС восстановился, а исследование по НБП завершено, рассматривается проведение второго семинара на период реализации 2023-2024 годы. На семинаре будет представлена оценка текущего состояния авиационного сектора и обновленная информация о роли ЦАРЭС в содействии региональному сотрудничеству в области авиации. На нем будут обсуждаться приоритетные темы для авиации ЦАРЭС, в том числе: (i) возможности роста авиаперевозок в условиях после пандемии; (ii) продолжение либерализации рынка авиаперевозок и (iii) содействие региональным международным поездкам в пределах ЦАРЭС. В семинаре примут участие представители всех стран ЦАРЭС, включая авиационные власти, авиакомпании и аэропорты (как из государственного, так и из частного секторов).

- **Авиационные вебинары ЦАРЭС.** После успешной первой серии вебинаров, проведенных в 1 квартале 2021 года, вторая серия авиационных вебинаров ЦАРЭС запланирована на 4 квартал 2023 года. Эти вебинары будут включать обсуждение рекомендаций и тем, затронутых в исследовании по НБП ЦАРЭС и исследования по авиационным грузовым перевозкам ЦАРЭС.
- **Поддержка знаний в области авиации ЦАРЭС.** Видеоконференции ЦАРЭС запланированы на второй и третий квартал 2023 года со странами, заинтересованными в обсуждении рекомендаций исследования по НБП и возможных последующих исследований. Исследование может быть начато в третьем квартале 2023 года или в четвертом квартале 2023 года для оценки развития НБП и возможностей в Пакистане, имеющем большой рынок с огромным потенциалом для внутреннего развития НБП, но с другими характеристиками, чем у шести стран, рассмотренных в исследовании ЦАРЭС по НБП. Также возможна информационная поддержка для других стран ЦАРЭС. За последние несколько лет Авиационная программа ЦАРЭС оказала конкретную поддержку Грузии, Кыргызской Республике, Монголии и Казахстану. Авиационная программа ЦАРЭС направлена на содействие развитию авиационного сектора ЦАРЭС и приветствует запросы от любой страны-члена.
- **Оценка сектора аэропортов Грузии.** Авиационный компонент ЦАРЭС оказывает поддержку этому проекту, управление которым осуществляет офис Постоянного представительства АБР в Грузии, с момента его начала в 2020 году, оказывая помощь в определении ТЗ, найма консультационной фирмы и помогая управлять работой с момента его запуска в начале 2023 года. Планируется, что проект будет завершен в третьем квартале 2023 года, проведя оценку аэропортов Грузии и оказав помощь правительству Грузии в разработке долгосрочной стратегии для ее сектора аэропортов. После завершения проекта будет подготовлен краткий отчет для ЦАРЭС, в котором будет описано, что было достигнуто, извлеченные уроки и представлены предложения по аналогичным будущим проектам в других странах ЦАРЭС. Авиационная программа ЦАРЭС ранее поддерживала потенциальные проекты по аэропортам в других странах ЦАРЭС и продолжает обсуждать потенциальные проекты по аэропортам в регионе ЦАРЭС с заинтересованными сторонами.

## Транспортный сектор в целом

- **Пути декарбонизации ЦАРЭС в транспортном секторе.** В этом исследовании будут представлены текущие инициативы по декарбонизации в РСЧ ЦАРЭС и будет изучено,

как эти инициативы способствуют достижению целей РСЧ по сокращению выбросов. Будущая помощь ЦАРЭС для поддержки РСЧ в их климатических амбициях будет определена на основе результатов и выводов исследования. Ожидается, что сбор данных, кабинетная исследовательская работа и другие задачи, связанные с исследованием, начнутся в мае 2023 года с целью завершения исследования для публикации в начале 2024 года.

**Приложение 1: Индикаторы конечных результатов по компонентам**

<b>Содействие развитию перевозок и логистики. Повышение эффективности работы ПП, таможенного оформления, иммиграционных процедур и трансграничной логистики.</b>				
<b>Средняя скорость перевозки по коридорам, скорость с задержкой (ССЗ; км/ч)</b>	<b>Коридор</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>Изменение</b>
	Общая оценка	20,7	18,9	(1,7)
	1	27,6	20,7	(6,9)
	2	24,4	26,3	+1,9
	3	20,8	21,7	+0,9
	4	16,4	13,7	(2,7)
	5	8,6	10,6	+2,0
	6	20,3	20,7	+0,4
<b>Время на прохождение через пункт пропуска по коридорам, странам и ПП (ч)</b>	<b>Коридор</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>Изменение</b>
	Общая оценка	18,9	24,0	+5,1
	1	27,9	51,6	+23,7
	2	22,4	11,7	(10,8)
	3	6,8	5,0	(1,8)
	4	8,1	25,7	+17,7
	5	40,2	25,2	(15,0)
	6	14,0	11,8	(2,2)
<b>Затраты на прохождение через пункт пропуска по коридорам, странам и ПП (\$)</b>	<b>Коридор</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>Изменение</b>
	Общая оценка	202	323	+121.3
	1	422	1083	+660
	2	116	103	(13)
	3	91	79	(12)
	4	97	85	(12)
	5	300	279	(20)
	6	136	123	(13)
<b>Индекс восприятия логистики (ИВЛ)</b>	<b>Страна</b>	<b>2018</b>	<b>2023</b>	<b>Изменение</b>
	Афганистан*	1,95 [160]	1,9 [139]	(0,19)
	Азербайджан	-	-	
	КНР	3,61 [26]	3,7 [19]	(0,06)
	Грузия	2,44 [119]	2,7 [79]	+0,09
	Казахстан	2,81 [71]	2,7 [79]	+0,06
	Кыргызская Республика	2,55 [108]	2,3 [123]	+0,39
	Монголия	2,37 [130]	2,5 [97]	(0,13)
	Пакистан	2,42 [122]	-	(0,50)
	Таджикистан	2,34 [134]	2,5 [97]	+0,28
	Туркменистан	2,41 [126]	-	+0,20
	Узбекистан	2,58 [99]	2,6 [88]	+0,17
<b>Автодороги и управление дорожными активами. Улучшение по модели степени развития управления дорожными активами ЦАРЭС *</b>				

<b>Средняя скорость перевозки без задержки (СБЗ; км/ч)</b>	<b>Коридор</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>Изменение</b>
	Общая оценка	42,9	41,6	(1,4)
	1	69,5	63,5	(6,0)
	2	46,6	49,7	+3,1
	3	41,2	39,4	(1,8)
	4	33,8	36,0	+2,2
	5	28,4	27,5	(1,0)
	6	40,6	39,6	(1,0)
<b>Улучшение восприятия качества автомагистралей (Глобальный индекс конкурентоспособности Всемирного экономического форума)</b>	<b>Страна</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>Изменение</b>
	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	-	-	-	
<b>Железные дороги. Повышение уровня сервиса и эксплуатационной эффективности железных дорог</b>				
<b>Средняя скорость коммерческих перевозок ИМЭК, ССЗ (км/ч)</b>	<b>Коридор</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>Изменение</b>
	Общая оценка	16,8	12,1	(4,7)
	1	20,2	14,6	(5,7)
	2	5,4	15,2	+9,8
	3	17,5	13,4	(4,1)
	4	13,5	7,5	(6,0)
	5	-	-	-
	6	13,4	13,3	(0,1)
<b>Средняя скорость коммерческих перевозок ИМЭК, СБЗ (км/ч)</b>	<b>Коридор</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>Изменение</b>
	Общая оценка	42,2	38,0	(4,2)
	1	67,3	56,2	(11,1)
	2	7,9	15,5	+7,6
	3	19,6	14,9	(4,7)
	4	18,4	14,8	(3,6)
	5	-	-	-
	6	24,4	24,6	+0,2
<b>Улучшение восприятия качества железных дорог (Глобальный индекс)</b>	<b>Страна</b>	<b>2016-2017</b>	<b>2017-2018</b>	<b>Изменение</b>
	Афганистан*	-	-	-
	Азербайджан	4,15 [29]	4,69 [20]	+0,54

<b>конкурентоспособности Всемирного экономического форума для железных дорог)</b>	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	-	-	-

\* АБР приостановил оказание помощи Афганистану с 15 августа 2021 года.

**Приложение 2: Мероприятия транспортного сектора с 2 квартала 2023 года и далее**

Компонент	Тип	Мероприятие	Сроки
Трансграничные перевозки и логистика		Оценка совместного ПП (СПП) «Шелковый путь» (ПП Ипек-Йолу – Абрешумис Гза)	2 кв. 2023 г.
Автодороги и управление дорожными активами	Мероприятие	Региональный семинар по управлению дорожными активами <sup>1/</sup>	3 кв. 2023 г.
	ПЗ	Руководство ЦАРЭС по контрактам на содержание дорог, ориентированным на результаты	3 кв. 2023 г.
Управление безопасностью дорожного движения	Мероприятия	Обучение по расследованию ДТП (Пакистан)	Сентябрь 2023 г.
		Обучение по расследованию ДТП (Казахстан)	Октябрь 2023 г.
		Обучение по безопасности пешеходов и исследованию аварийных участков (Грузия)	3 кв. 2023 г.
		Обучение по безопасности пешеходов и исследованию аварийных участков (Казахстан)	3 кв. 2023 г.
		Региональный семинар по безопасности дорожного движения <sup>1/</sup>	23 мая 2023 г.
	ПЗ	Руководство ЦАРЭС по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения 6: Управление скоростью	3 кв. 2023 г.
		Руководство ЦАРЭС по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения 7: Исследование аварийных участков	4 кв. 2023 г.
Железные дороги	Мероприятие	7-е заседание Рабочей группы по железнодорожному транспорту	22-23 мая 2023 г.
Авиация	Мероприятие	Вебинар по Исследованию по низкобюджетным перевозчикам в отобранных странах ЦАРЭС	3 кв. 2023 г.
	ПЗ	Исследование по низкобюджетным перевозчикам	3 кв. 2023 г.
		Исследование по авиационным грузовым перевозкам	4 кв. 2023 г.

		Оценка сектора аэропортов Грузии	2 кв. 2023 г.
Транспортный сектор в целом	Мероприятие	20-е заседание Координационного комитета по транспортному сектору ЦАРЭС (ККТС)	24-25 мая 2023 г.
	ПЗ	Пути декарбонизации ЦАРЭС в транспортном секторе	3 кв. 2023 г.
		Отчет о проделанной работе транспортного сектора ЦАРЭС за 2023 год	3 кв. 2023 г.
	Другое	Обновление веб-страницы транспортного сектора ЦАРЭС (основная информация о странах и партнерства)	3 кв. 2023 г.

<sup>1/</sup> Управление дорожными активами и безопасностью дорожного движения будут объединены в рамках Семинара ЦАРЭС по автомобильным дорогам, предшествующего 20-му заседанию ККТС ЦАРЭС.