

## Итоги заседания

### 21-е заседание Координационного комитета по транспортному сектору ЦАРЭС

22-23 апреля 2024 г., Алматы, Казахстан

#### Введение

1. Координационный комитет транспортного сектора (ККТС) Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) собрался на свое 21-е заседание, состоявшееся 22-23 апреля 2024 года в Алматы (Казахстан). На заседании присутствовали делегаты из десяти развивающихся стран-членов (РСЧ) ЦАРЭС 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 транспортный форум ОЭСР (МТФ) и Исламский банк развития (ИБР). Принимающей стороной и председателем заседания был Казахстан, выступающий в качестве председателя программы ЦАРЭС в 2024 году. Повестка дня заседания и список участников приведены в Приложениях 1 и 2.

#### Задачи и обсуждения

2. На заседании обсуждались ключевые события и достижения в рамках пяти стратегических компонентов Транспортной стратегии ЦАРЭС 2030. Развивающиеся страны-члены ЦАРЭС (РСЧ) представили свои соответствующие приоритетные программы в области транспорта, а партнеры по развитию (ПР) поделились обновленной информацией о ходе реализации своих текущих транспортных инициатив в регионе ЦАРЭС. По итогам обсуждений, участники заседания утвердили будущие направления деятельности в Транспортном секторе ЦАРЭС в ответ на вопросы и проблемы, которые были подняты во время Заседания.

3. **Программа ЦАРЭС: сосредоточение внимания на транспорте.** С 2001 по 2023 год Программа ЦАРЭС поддержала 276 инвестиционных проектов на сумму более 50 миллиардов долларов США, более двух третей которых были связаны с транспортом (34 миллиарда долларов США). Приоритеты Программы на текущий год включают реализацию Видения ЦАРЭС в области изменения климата, а также создание Фонда подготовки проектов ЦАРЭС по климату и устойчивому развитию – обе эти области имеют большое значение для транспортного сектора. Программа ЦАРЭС также разрабатывает Стратегию развития Коридора ЦАРЭС 2 (Средний коридор), которая создаст институциональную основу для скоординированного развития коридора с участием многих заинтересованных сторон. Проект стратегии будет представлен на Министерской конференции ЦАРЭС в ноябре 2024 года.

4. **Компоненты транспортного сектора.** Транспортная стратегия ЦАРЭС (ТСЦ) 2030 воплощает твердую приверженность транспортного сектора ЦАРЭС улучшению региональной транспортной инфраструктуры и улучшению связанности в регионе ЦАРЭС. Принятая в 2019 году на Министерской конференции ЦАРЭС, ТСЦ 2030 определяет приоритетность деятельности по пяти стратегическим компонентам: (i) трансграничные перевозки и логистика; (ii) безопасность дорожного движения; (iii) дороги и управление дорожными активами; (iv) железные дороги; и (v) авиация. Реализация ТСЦ 2030

поддерживается разработкой продуктов знаний и мероприятий по обмену знаниями, которые служат инструментами поддержки принятия решений для РСЧ ЦАРЭС.

**5. Железные дороги.** Руководствуясь Стратегией развития железнодорожного транспорта ЦАРЭС до 2030 года, компонент «Железные дороги» направлен на то, чтобы сделать железные дороги коммерчески привлекательными посредством продвижения современных стандартов учета и эксплуатации, а также коммерчески ориентированных практических методов с целью повышения эффективности и финансовых показателей железных дорог. Таким образом, компонент «Железные дороги» предоставляет поддержку в развитии знаний и потенциала РСЧ ЦАРЭС. Он поддержал составление отчетов об оценке национального железнодорожного сектора для каждой из 11 РСЧ ЦАРЭС, а также всеобъемлющего отчета, который объединяет в себе рекомендации и ключевые выводы оценок по отдельным странам. Далее, была обеспечена поддержка в управлении железными дорогами Кыргызстана и Таджикистана, и совсем недавно завершились подготовительные исследования по проекту Северо-Западного международного грузового коридора Узбекистана и организации маршрутного железнодорожного сообщения Узбекистан-Туркменбаши. Между тем, результаты исследования финансирования подвижного состава будут представлены на 8-м заседании РГЖТ в Баку (Азербайджан) 22-23 мая 2024 года. Участники 8-го заседания РГЖТ отчитаются о прогрессе, достигнутом в текущих направлениях деятельности, и обсудят следующие шаги в реализации железнодорожной стратегии ЦАРЭС. В рамках заседания также состоятся сессии в формате семинаров по (i) внедрению современных стандартов учета для управления железными дорогами и (ii) системам планирования ресурсов предприятия (ERP) для эффективного использования железнодорожных активов.

**6. Содействие трансграничным перевозкам и логистике.** В числе прочего, этот стратегический компонент поддерживает присоединение РСЧ ЦАРЭС к международным, региональным и двусторонним соглашениям по содействию трансграничным перевозкам, усовершенствование объектов и процедур, модернизацию технологий в пунктах пропуска (ПП), портах и промышленных зонах, а также цифровизацию и создание механизмов «единого окна». Текущая деятельность в рамках этого стратегического компонента включает генеральное планирование трансграничного транспортного сообщения в рамках программы ЭКАБ, а также полную модернизацию объектов ПП в Торхаме и Чамане (Пакистан, граница с Афганистаном). В настоящее время также ведется детальное инженерно-техническое проектирование объектов ПП Ак-Тилек, Каркыра, Кичи-Капка (Кыргызская Республика, граница с Казахстаном) с последующим строительством ПП, в то время как в 2023 году стартовал новый, финансируемый АБР, проект по развитию трех ПП на границе Монголии и КНР.

7. Планы в рамках стратегического компонента «Содействие трансграничным перевозкам и логистике» на текущий год включают проведение исследования ЦАРЭС, которое оценит проблемы и узкие места в транзитных автомобильных перевозках между КНР и республиками Центральной Азии в рамках применения системы МДП. В этом году также предлагается разработать генеральный план сообщения между Казахстаном и Узбекистаном в рамках экономического коридора Шымкент-Ташкент-Худжанд (ШТХЭК), а уже в 2025 году может начаться работа по составлению генерального плана сообщения между Таджикистаном и Узбекистаном.

8. Была представлена краткая презентация о том, как проблемы в сфере логистики, возникшие в результате событий, затронувших глобальные цепочки поставок, наложили ограничения на трансконтинентальные морские и наземные перевозки между Азией и Европой. В частности, геополитическая нестабильность, образовавшаяся в результате российского вторжения в Украину, и нестабильность в Красном море вынудили закрыть порты на утвердившихся торговых путях. Впоследствии перенаправление грузовых перевозок на альтернативные маршруты привело к росту фрахтовых ставок и дополнительных сборов из-за увеличения дальности перевозок и времени транзита, перегруженности портов, ограничений по складским мощностям и более высоких страховых взносов.

9. Аналогичным образом, кризис в Панамском канале приводит к схожим последствиям. Дефицит осадков из-за теплого океанского течения Эль-Ниньо и изменения климата привели к снижению уровня воды и вынудили власти ограничить количество судов, которым разрешено проходить через Панамский канал. Это также привело к перегруженности портов и ограничению их пропускной способности, изменению маршрутов грузовых перевозок и росту фрахтовых ставок. В этой связи, страны, подписавшие устав ООН, согласились поддержать усилия по декарбонизации судоходной отрасли. Однако переход от органического топлива к возобновляемым источникам энергии потребует огромных инвестиций, которые, в конечном итоге, также могут привести к повышению тарифов на перевозки.

10. Положительным моментом является то, что эти события создали мультимодальные трансконтинентальные возможности для Среднего коридора и других коридоров ЦАРЭС. Однако ключевыми требованиями для того, чтобы в полной мере воспользоваться этими возможностями, являются улучшения в мультимодальной логистике и транспортных операциях, совместимости операций водного и наземного транспорта; процедурах пересечения границ, логистических возможностях и модернизации технологий.

11. **Авиация.** В презентации о сложившейся ситуации и последних событиях в авиации ЦАРЭС было описано текущее состояние авиационной отрасли в РСЧ ЦАРЭС, в которых, в совокупности, был зафиксирован самый быстрый рост операций среди всех регионов в 2023 году. Однако этот недавний рост увеличил нагрузку на аэропортовую инфраструктуру РСЧ ЦАРЭС. Тем не менее, более широкое участие частного сектора и недавний всплеск роста проектов по расширению аэропортов в РСЧ ЦАРЭС являются долгожданным развитием событий в этой области.

12. Институты финансирования развития (ИФР) и партнеры по развитию ЦАРЭС также поддерживают развитие авиационного сектора ЦАРЭС посредством проектного финансирования и консультативных услуг. ИФР также могут играть более важную роль в устойчивой авиации, которая в последнее время вызывает большой интерес. Чтобы поддержать декарбонизацию авиационной отрасли, ИФР могут, в числе прочего, оказать содействие в областях, связанных с декарбонизацией терминалов аэропортов и наземных операций, а также созданием инфраструктуры для обработки, хранения и перекачки экологически чистого авиационного топлива (ЭАТ), или в разработке стратегий приобретения ЭАТ.

13. Наконец, в рамках одной из презентаций была представлена компания «FlyArystan» – первый бюджетный авиаперевозчик (БАП) Казахстана, который предлагает недорогие

рейсы как на внутренних, так и на международных маршрутах, и на данный момент является крупнейшим БАП ЦАРЭС по количеству посадочных мест.

**14. Управление дорожными активами.** Этот стратегический компонент способствовал составлению нескольких отчетов, призванных помочь повысить осведомленность о важности эффективного управления дорожными активами, охватывающих, среди прочего, различные темы, включая контракты на содержание дорог на основе результатов, дорожные фонды и сборы с пользователей дорог. Текущие инициативы, которые планируется завершить в 2024 году, включают исследование вариантов финансирования содержания дорог и возмещения затрат, исследование технологических вариантов взимания дорожных сборов в рамках декарбонизации, инструментарий АБР «Зеленые дороги» и инструментарий политики ускоренного развертывания инфраструктуры «Dig Opse» для декарбонизации автомобильного транспорта. Планы действий по системам управления дорожными активами (СУДА) для отдельных РСЧ ЦАРЭС и ключевые показатели эффективности (КПЭ) для дорожного сектора также будут разработаны для измерения и мониторинга потребностей в ремонте и содержании дорог, а также общего состояния дорожных сетей ЦАРЭС. Учебные занятия по автодорогам также будут организованы в рамках Транспортного форума АБР в мае 2024 года.

15. Презентация по моделированию транспортных сетей с помощью больших данных предложила свежий и инновационный подход к транспортному планированию. Участники заседания обсудили возможности использования машинного обучения/искусственного интеллекта для оценки спроса на поездки и других показателей дорожного движения (объемов, скорости, времени в пути). В свою очередь, в презентации по управлению дорожными активами, устойчивыми к изменению климата, обсуждались способы составления дорожной карты для внедрения устойчивого управления дорожными активами, а также то, как управление дорожными активами можно использовать для эффективного планирования устойчивости к изменению климата.

**16. Безопасность дорожного движения.** В рамках стратегического компонента «Безопасность дорожного движения» Транспортным сектором ЦАРЭС уже опубликовано пять Руководств ЦАРЭС по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения (ИОБДД), в то время как сейчас готовятся к публикации шестая и седьмая части из серии руководств ИОБДД (Руководство ИОБДД №6: Расследование «черных точек» (участков концентрации дорожно-транспортных происшествий) и Руководство ИОБДД №7: Зачем и как управлять скоростью). Для РСЧ ЦАРЭС также было организовано несколько национальных и региональных тренингов/семинаров, чтобы помочь повысить их компетентность в различных областях, включая технику безопасности дорожного движения, обеспечение соблюдения безопасности дорожного движения, безопасность пешеходов, расследование и анализ данных о ДТП, а также аудит безопасности дорожного движения – и это лишь некоторые из них. В сотрудничестве с Институтом ЦАРЭС и ЕБРР в феврале 2024 года в Бишкеке завершился курс по устойчивой безопасности дорожного движения.

17. Другими публикациями, которые планируется завершить в течение текущего периода рабочего плана, являются «Обзор данных о ДТП в регионе ЦАРЭС», «Руководство по расследованию ДТП» и «Взаимодействие безопасности дорожного движения с исследованием изменения климата». В конце июня 2024 года планируется провести региональный семинар по обзору и анализу данных о ДТП. В этом году также будут

организованы национальные учебные семинары по технике безопасности дорожного движения для Пакистана, Казахстана и Грузии.

18. В презентации «Обзор данных о дорожно-транспортных происшествиях в регионе ЦАРЭС» были описаны стандарты надежной системы данных о дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) по четырем областям, а именно: (i) сбор данных о дорожно-транспортных происшествиях; (ii) хранение, обработка и использование данных о дорожно-транспортных происшествиях; (iii) другие данные о безопасности дорожного движения; и (iv) анализ данных. В частности, эта инициатива будет документировать текущую практику управления данными о ДТП в РСЧ ЦАРЭС (т.е., то, как данные о ДТП собираются, управляются и анализируются) с целью сбора качественных, сопоставимых данных среди РСЧ ЦАРЭС, чтобы можно было скоординировать усилия и установить ориентиры по обеспечению безопасности дорожного движения в регионе.

19. В презентации «Взаимодействие между климатом и действиями по безопасности дорожного движения в регионе ЦАРЭС» был представлен краткий обзор исследования, целью которого является измерение двунаправленного воздействия мер по борьбе с изменением климата и обеспечению безопасности дорожного движения, а также последствий изменения климата на смертность и травматизм при пользовании дорогами. Между тем, в презентации «Эффективные методы инвестирования в безопасность дорожного движения» были обозначены потенциальные источники финансирования инвестиций в безопасность дорожного движения. К ним относятся налоги и сборы, государственный бюджет, корпоративное финансирование со стороны бенефициаров безопасности дорожного движения, а также сборы с пользователей (например, штрафы за нарушения, плата за проезд и т.д.). Кроме того, государственно-частное партнерство и финансирование на основе результатов также были рассмотрены в качестве жизнеспособных способов финансирования инвестиций, направленных на снижение количества дорожно-транспортных происшествий.

**20. Новые области в транспортном секторе для региона ЦАРЭС.** На этой сессии были обрисованы возникающие тенденции и инновационные подходы к перевозкам, которые могут быть использованы для улучшения конкурентных преимуществ Транспортного сектора ЦАРЭС. К ним относятся транспортные услуги на основе технологий, такие как интеллектуальные транспортные системы (ИТС) и интеллектуальная мобильность (например, мобильность как услуга (MaaS), транспортное средство в инфраструктуре (V2I) и т.д.), а также использование больших данных для составления карт геологических опасностей в дорожных сетях, составление карт электронной мобильности для коридоров ЦАРЭС и отдельных стран ЦАРЭС, а также мониторинг инфраструктуры и цифровые инновации для улучшения интермодальных перевозок и управления дорожным движением. Другие потенциальные области, требующие будущего внимания и поддержки Транспортного сектора ЦАРЭС, включают поддержку готовности к электронной мобильности для коридоров ЦАРЭС, разработку стратегии цифровой транспортной трансформации для членов ЦАРЭС, а также поддержку мер по охране окружающей среды и обеспечение устойчивости к изменению климата в РСЧ ЦАРЭС. Эти возникающие тенденции могут фундаментально определить будущую траекторию развития всего транспортного сектора. Презентации и обсуждения подчеркнули важность анализа таких тенденций, а также оценки их актуальности и применимости для Транспортного сектора

ЦАРЭС, и они будут включены в предстоящую техническую помощь Транспортного сектора ЦАРЭС для оказания поддержки странам ЦАРЭС.

**21. Страновые приоритетные программы транспорта.** Странам ЦАРЭС было предложено представить свои соответствующие приоритетные программы в области транспорта с акцентом на прогресс в реализации, а также инициативы и действия, принятые и запланированные в рамках пяти стратегических компонентов Транспортной стратегии ЦАРЭС до 2030 года. Презентации стран были разделены на три кластера: (i) Кластер 1 «Связанность Восточной и Центральной Азии», в который вошли Казахстан, Кыргызская Республика, Китайская Народная Республика и Монголия; (ii) Кластер 2 «Кавказ и Каспийский регион», в который вошли Грузия, Азербайджан и Туркменистан; и (iii) Кластер 3 «Связанность Южной и Центральной Азии», в который вошли Пакистан, Таджикистан и Узбекистан.

22. В презентациях стран была представлена обновленная информация о статусе соответствующих транспортных инициатив РСЧ ЦАРЭС. Ключевые наблюдения заключаются в широком взаимном согласии РСЧ по вопросам важности повышения эффективности транспортных коридоров и ускорения принятия инновационных решений, таких как цифровизация. РСЧ ЦАРЭС в настоящее время находятся на разных стадиях цифровизации, и это порой подрывает общую эффективность коридоров ЦАРЭС. Было решено, что более гармонизированная или синхронизированная система цифровизации в РСЧ ЦАРЭС будет способствовать более быстрому и беспрепятственному транзиту товаров через границы.

23. В презентациях стран также были освещены другие проблемы и потенциальные области сотрудничества, в том числе необходимость продвижения экологически чистых и низкоуглеродных перевозок, развитие международных мультимодальных коридоров и/или новых торговых маршрутов, устранение барьеров на границах и гармонизация процедур, улучшение государственного управления безопасностью дорожного движения и укрепление сотрудничества в международных транспортных коридорах, особенно на фоне сложных геополитических условий и развития торговых потоков, и т.д.

24. После презентаций стран партнеры по развитию ЦАРЭС (Институт ЦАРЭС, ЕБРР, ЕФСР и МТФ) также поделились кратким обзором своих соответствующих завершенных и текущих транспортных инициатив и проектов в регионе ЦАРЭС, включая поддержку базовой инфраструктуры, такую как строительство или реконструкция автомобильных и железнодорожных коридоров, техническая помощь для формирования институционального потенциала, а также поддержка знаний для планирования транспортной политики РСЧ ЦАРЭС и инвестиционных решений.

### **Заключение и выражение признательности**

25. По итогам состоявшихся обсуждений участники Заседания согласовали предлагаемые инициативы и приоритеты для транспортного сектора ЦАРЭС на 2024-2025 годы. Программа будет уделять приоритетное внимание гармонизации систем цифровизации в РСЧ ЦАРЭС, изучать новые возможности для коридоров ЦАРЭС, особенно для Коридора ЦАРЭС 2 (т.е. Среднего коридора), применять новые инструменты, такие как цифровизация и искусственный интеллект, позволяющие использовать большие данные при принятии решений, содействовать переходу к «зеленому» транспорту и повышению устойчивости к изменению климата, а также изучать новые бизнес-модели для поощрения более широкого

участия частного сектора. Также будет рассмотрен вопрос о создании Транспортно-энергетического инвестиционного форума для оценки инвестиционного климата и возможностей в сфере транспорта и энергетики ЦАРЭС, наряду с созданием Транспортной обсерватории ЦАРЭС. Транспортный сектор ЦАРЭС также рассмотрит, обновит и доработает Транспортную стратегию ЦАРЭС, чтобы лучше реагировать на текущие и будущие потребности в транспорте и мобильности РСЧ ЦАРЭС и в полной мере использовать возникающие возможности с использованием новых инструментов и технологий.

26. Темы, обсуждавшиеся в ходе заседания, и планы работы транспортного сектора ЦАРЭС будут переданы на предстоящее заседание высокопоставленных официальных лиц ЦАРЭС (ЗВОЛ) для рассмотрения и одобрения. После этого обсуждение завершилось единогласной поддержкой участниками предложенных мероприятий и инициатив.

27. Участники выразили удовлетворение консенсусом, достигнутым по итогам заседания ККТС. Участники поблагодарили Правительство Казахстана за председательство и проведение Заседания. Делегаты также поздравили Секретариат ЦАРЭС и партнеров по развитию ЦАРЭС за организацию и успешное завершение заседания.

**22–23 апреля 2024 года: 21-е заседание Координационного комитета по транспортному сектору**

**Место проведения: Отель «Rixos», Алматы, Казахстан**

**Контекст и цели**

В течение 2022–2023 годов, после окончания пандемии COVID-19, развивающиеся страны-члены ЦАРЭС преуспели в смягчении негативных последствий пандемии, но столкнулись с новыми вызовами в глобальной и региональной логистике и транспортных операциях. Несмотря на продолжающуюся в последнее время геополитическую нестабильность, региональная транспортная система продемонстрировала высокую устойчивость и способность адаптироваться к новым вызовам. Страны-члены ЦАРЭС и партнеры по развитию продолжили сближать свои приоритеты и продвигать скоординированную работу по достижению региональных целей по всем направлениям Транспортной стратегии ЦАРЭС до 2030 года: (i) развитие сети автодорог и управление дорожными активами, (ii) безопасность дорожного движения, (iii) трансграничные перевозки и логистика, (iv) железные дороги и (v) авиация.

Предстоящее 21-е заседание Координационного комитета по транспортному сектору ЦАРЭС (ККТС) обсудит текущие и планируемые инвестиционные проекты и действия в области политики развивающихся стран-членов ЦАРЭС (РСЧ), а также их потребности в финансовой и технической помощи со стороны международного сообщества развития. Партнеры по развитию ЦАРЭС предоставят ответную реакцию, обобщив информацию о своей деятельности по оказанию технической помощи и инвестиционные приоритеты в соответствии с потребностями РСЧ ЦАРЭС. На заседании будут обсуждаться ключевые инициативы и продукты знаний, завершенные и текущие в рамках всех пяти основных компонентов Транспортной стратегии ЦАРЭС до 2030 года, а также будут определены цели для программы работы на 2024–2026 годы.

<b>День 1 (22 апреля 2024 г.)</b>	
08:30 – 09:00	<b>Регистрация</b>
09:00 – 09:15	<p><b>Приветственное слово</b></p> <p>Сатжан Аблалиев, вице-министр транспорта и глава делегации Республики Казахстан (принимающая страна программы ЦАРЭС в 2024 году)</p> <p>Хироаки Ямагучи, старший директор сектора, Офис транспортного сектора, Секторальная группа (SG-TRA), АБР</p> <p>Мирзо Искандар Гуламов, исполняющий обязанности директора, Постоянное представительство в Казахстане, АБР</p>
09:15 – 09:45	<p><b>Сессия 1: Программа ЦАРЭС: целевые направления и приоритетные действия</b></p> <p><i>Приоритеты и планы программы ЦАРЭС</i></p> <p>Лязиза Сабырова, региональный руководитель, отдел регионального сотрудничества и интеграции, Департамент Центральной и Западной Азии</p>



	<p><i>Обзор транспортного сектора ЦАРЭС в 2024 году</i>  <i>Развитие железнодорожного сектора ЦАРЭС</i>  Олег Самухин, старший специалист по транспорту, АБР</p>
09:45 – 10:45	<p><b>Трансграничный транспорт и логистика</b>  Фасилитатор: Олег Самухин, старший специалист по транспорту, АБР</p> <p><i>Краткая информация о деятельности в рамках этого компонента,</i>  Олег Самухин, старший специалист по транспорту, АБР</p> <p><i>Глобальные логистические вызовы в 2023–2024 годах, их влияние на транспортные коридоры ЦАРЭС и скоординированные ответные меры сообщества ЦАРЭС,</i>  Адриан Сэммонс, консультант по портам и логистике</p>
10:45 – 11:15	<p><i>Перерыв на кофе и групповая фотография</i></p>
11:15 – 12:15	<p><b>Авиация</b>  Фасилитатор: Ву Хён Квон, старший специалист по транспорту, АБР</p> <p><i>Последние события и будущие инвестиционные возможности в авиационной отрасли ЦАРЭС</i>  Брендан Соби, консультант по авиации</p> <p><i>Операционная деятельность региональной бюджетной авиационной компании</i>  Адриан Гамильтон-Маннс, FlyArystan</p>
12:15 – 13:30	<p><i>Обед в ресторане «Brasserie»</i></p>
13:30 – 14:45	<p><b>Планирование дорожной сети и системы управления дорожными активами (СУДА)</b>  Фасилитатор: Томас Герц, старший специалист по транспорту, АБР</p> <p><i>АБР и управление дорожными активами</i>  Томас Херц, старший специалист по транспорту, АБР</p> <p><i>Краткое изложение мероприятий по развитию потенциала по вопросам СУДА</i>  Майкл Аньяла, старший специалист по СУДА, АБР</p> <p><i>Обзор мероприятий ЦАРЭС в автодорожном секторе</i>  Серж Картье ван Диссель, консультант по СУДА</p> <p><i>План действий по СУДА, устойчивой к воздействию климата</i>  Майкл Аньяла, старший специалист по СУДА, АБР</p> <p><i>Моделирование транспортных сетей с использованием больших данных</i>  Д-р Трэвис Уоллер, специалист по транспортному планированию и большим данным</p>

14:45 – 15:00	<i>Перерыв на кофе</i>
15:00 – 16:00	<p><b>Безопасность дорожного движения</b> Фасилитатор: Риту Мишра, специалист по транспорту, АБР</p> <p><i>Текущие мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения</i> Риту Мишра, специалист по транспорту, АБР</p> <p><i>Обзор данных о ДТП в регионе ЦАРЭС</i> Антонино Триподи, FRED Engineering</p> <p><i>Взаимодействие безопасности дорожного движения и изменением климата</i> Эрик Хедман, консультант по безопасности дорожного движения, Ramboll</p> <p><i>Эффективные инвестиционные механизмы для безопасности дорожного движения</i> Дэвид Шелтон, старший специалист по транспорту (безопасность дорожного движения), АБР</p>
16:00-17:30	<p><b>Транспорт в ЦАРЭС – будущие области</b> Фасилитатор: Риту Мишра, специалист по транспорту, АБР</p> <p><i>Планы ЦАРЭС для возникающих областей в транспортном секторе</i> Риту Мишра, специалист по транспорту, АБР</p> <p><i>Большие данные, искусственный интеллект и цифровизация</i> Трэвис Уоллер, специалист по транспортному планированию и большим данным</p> <p><i>Транспортная обсерватория ЦАРЭС</i> Томас Херц и Майкл Аньяла</p>
18:00	Приветственные коктейли (Центр развлечений)

<b>День 2 (23 апреля 2024 года)</b>	
08:30 – 09:00	<b>Регистрация</b>
09:00 – 09:10	<b>Обобщение первого дня</b> Томас Герц, старший специалист по транспорту, АБР
	<b>Сессия 2: Страновые транспортные приоритетные программы</b> <i>Странам предлагается представить отчеты по кластерам (10–15 минут на каждую страну), после чего последует групповое обсуждение</i>
09:10 – 10:30	<b>Кластер 1: Связанность Восточной и Центральной Азии</b>

	<p><b>Китайская Народная Республика, Монголия, Казахстан, Кыргызская Республика</b></p> <p>Модератор: Чэнь Чэнь, директор, Команда по Центральной и Западной Азии, Восточной Азии и Тихоокеанскому региону, Офис транспортного сектора, секторальные группы (СГ-ТРА), АБР</p>
10:30 - 10:45	<i>Перерыв на кофе</i>
10:45 – 12:30	<p><b>Кластер 2: Кавказ и Каспийский регион</b>  <b>Грузия, Азербайджан, Туркменистан</b></p> <p>Модератор: подлежит уточнению</p>
12:30 – 13:30	<i>Обед в ресторане «Brasserie»</i>
13:30 - 14:45	<p><b>Кластер 3: Связанность Южной и Центральной Азии</b>  <b>Пакистан, Таджикистан, Узбекистан</b></p> <p>Модератор: Ёнгкеун О, старший специалист по транспорту, АБР</p>
14:45 – 15:00	<i>Перерыв на кофе</i>
15:00 – 16:00	<p><b>Сессия 3: Ответная реакция партнеров по развитию ЦАРЭС на региональные вызовы в области транспорта и логистики</b>  <i>10 минут для каждого партнера по развитию</i></p> <p>Фасилитатор: Аскар Намазбаев, заместитель главы ЕБРР, Казахстан</p>
16:00 – 16:15	<p><b>Сессия 4: Подведение итогов заседания</b></p> <p>Томас Херц, старший специалист по транспорту, АБР</p>
16:15 – 16:30	<p><b>Заключительные выступления</b></p> <p>Чэнь Чэнь, директор, команда по Центральной и Западной Азии, Восточной Азии и Тихоокеанскому региону, Офис транспортного сектора, Секторальная группа (СГ-ТРА), АБР</p> <p>Сатжан Аблалиев, вице-министр транспорта и глава делегации Республики Казахстан (принимающая страна Программы ЦАРЭС в 2024 году)</p>

**21-е заседание Координационного комитета по транспортному сектору  
22–23 апреля 2024 г. | Алматы, Казахстан**

**СПИСОК УЧАСТНИКОВ**

**I. ДЕЛЕГАЦИИ СТРАН**

**Азербайджан**

1. Эльмар Расулов, советник Управления международного сотрудничества, Министерство цифрового развития и транспорта
2. Фарид Мехтиев, начальник отдела сотрудничества с международными организациями, Управление международных связей, ЗАО «Азербайджанские железные дороги»

**Китайская Народная Республика**

3. Ян Ян, заместитель советника, Департамент международного сотрудничества, Министерство транспорта
4. Вэньчжи Лю, младший научный сотрудник, Институт транспортного планирования и исследований, Министерство транспорта
5. Чжан Гайпин, младший научный сотрудник, Глобальный центр инноваций и знаний в области устойчивого транспорта (самофинансирование)
6. Кай Йи, заместитель генерального директора, Центральноазиатский региональный центр корпорации «China Road and Bridge Corporation» (самофинансирование)

**Грузия**

7. Михеил Пааташвили, начальник отдела наземного транспорта Управления политики развития транспорта и логистики, Министерство экономики и устойчивого развития (МЭУР)
8. Кетеван Такашвили, начальник отдела развития транспортных коридоров и логистики, Управление политики развития транспорта и логистики, МЭУР

**Казахстан**

9. Сатжан Аблалиев, вице-министр транспорта
10. Нурлан Самамбетов, главный эксперт, отдел контроля качества и науки, Комитета автомобильных дорог, Министерство транспорта
11. Арыстан Масанов, директор Казахстанского исследовательского института безопасности дорожного движения (Алматы)

**Кыргызская Республика**

12. Елена Налобина, начальник Управления внешних связей и интеграции, Министерство транспорта и коммуникаций (МТК)
13. Аскар Эсеналиев, начальник Управления транспорта, МТК

**Монголия**

14. Мягмарсурен Турбат, начальник, отдел координации транспорта, Министерство дорожного и транспортного развития (МДТР)
15. Батцецег Туменулзий, старший эксперт отдела планирования политики, МДТР

### **Пакистан**

16. Гулам Сарвар, заместитель секретаря, Министерство коммуникаций (МК)
17. Абду Ссабух, директор (АД и АТ), МОС

### **Таджикистан**

18. Рахим Бобозода, первый заместитель министра транспорта (МТ)
19. Рустам Вализода, начальник Управления дорожно-строительного хозяйства, МТ

### **Туркменистан**

20. Бекмырат Ишангулыев, заместитель председателя, Агентство «Туркмендемирёллары» (железные дороги), координатор транспортного сектора ЦАРЭС
21. Арслан Дурдыев, главный специалист, Агентство транспорта и коммуникаций при Кабинете Министров

### **Узбекистан**

22. Абдулла Хашимов, советник министра инвестиций, промышленности и торговли, координатор транспортного сектора ЦАРЭС
23. Равшанов Бекзод, главный специалист Управления международного сотрудничества в сфере логистики и рейтингов, Министерство транспорта

## **II. ПАРТНЕРЫ ПО РАЗВИТИЮ**

### **Азиатский банк развития (АБР)**

1. Хироаки Ямагути, старший директор сектора, офис транспортного сектора, секторная группа (СГ-ТРА)
2. Лязиза Сабырова, региональный руководитель, отдел регионального сотрудничества и интеграции, Департамент Центральной и Западной Азии ([CWRD](#))
3. Чэнь Чэнь, директор, команда по Центральной и Западной Азии, Восточной Азии и Тихоокеанскому региону, СГ-ТРА
4. Мирзо Искандар Гуламов, исполняющий обязанности директора, Постоянное представительство в Казахстане (ППКАЗ)
5. Алмазбек Галиев, главный специалист по развитию частного сектора, Отдел развития частного сектора, CWRD
6. Олег Самухин, старший специалист по транспорту, СГ-ТРА
7. Томас Херц, старший специалист по транспорту, СГ-ТРА
8. Ву Хён Квон, старший специалист по транспорту, СГ-ТРА
9. Ёнгкеун О, старший специалист по транспорту, СГ-ТРА
10. Майкл Аньяла, старший специалист по управлению дорожными активами, СГ-ТРА
11. Риту Мишра, специалист по транспорту, СГ-ТРА
12. Асем Чакенова, старший специалист по проектам, ППКАЗ

### **Институт ЦАРЭС (ИЦ)**

13. Ханс Хольцхакер, главный экономист

### **Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР)**

14. Григорий Савва, заместитель директора, региональный руководитель, Инфраструктура Евразия

15. Жанар Жакеева, младший социальный советник, Департамент окружающей среды и устойчивого развития

**Евразийский фонд стабилизации и развития (ЕФСР)**

16. Александр Ращиков, старший руководитель по транспортному сектору

**Международный транспортный форум, ОЭСР**

17. Ярослав Холодов, аналитик политики и разработчик моделей

18. Айнур Тлеуова, консультант, МТФ

**Исламский банк развития**

19. Алибек Казангапов, специалист по управлению проектами

**III. ПРИГЛАШЕННЫЕ ЭКСПЕРТЫ И КОНСУЛЬТАНТЫ**

20. Адриан Гамильтон-Маннс, генеральный директор, FlyArystan

21. Брендан Соби, консультант по авиации

22. Адриан Сэммонс, консультант по портам и логистике

23. Серж Картье ван Дизель, консультант по системам управления дорожными активами

24. Стивен Трэвис Уоллер, специалист по транспортному планированию и большим данным (консультант)

25. Антонино Триподи, консультант по безопасности дорожного движения, FRED Engineering

26. Эрик Хедман, консультант по безопасности дорожного движения, Ramboll

27. Янус Согаард Киркеби, консультант по безопасности дорожного движения, Ramboll

**IV. Секретариат по транспортному сектору ЦАРЭС**

28. Марианна Макабинкил, младший аналитик проектов, СГ-ТРА

29. Пилар Сахилан, консультант по региональному сотрудничеству ЦАРЭС (удаленно)

30. Тина Паскуаль, координатор транспортной программы ЦАРЭС (консультант)

31. Эрна Лисинг, научный сотрудник ЦАРЭС (консультант)

32. Светлана Чиркова, переводчик

33. Рустам Сатаев, переводчик