



Справочный документ
Для сессии по транспортному сектору
Заседания высокопоставленных официальных лиц
19 октября 2020 года

**Отчет и проделанной работе и План работы
транспортного сектора
(июль 2019 года – август 2020 года)**

**Виртуальное Заседание высокопоставленных официальных лиц
Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество
19-20 октября 2020 года**

Содержание

I. Резюме для руководства	4
II. Ключевые события и результаты	4
А. Реализация отраслевых мероприятий	4
В. Прогресс реализации по приоритетным областям	7
III. Вызовы и ключевые проблемы	10
IV. Программа работы на предстоящий год	10
V. Документы для Министерской конференции	13
Приложение 1: Индикаторы итогов по элементам	14
Приложение 2: Мероприятия транспортного сектора на 2020–2021 годы	16

Список таблиц

Таблица 1: Индикаторы на уровне итогов для транспортного сектора ЦАРЭС	5
Таблица 2. Проведенные семинары, обучающие программы и подготовленные продукты в области знаний	7

I. Резюме для руководства

1. Продукты в области знаний, семинары и другие результаты, запланированные к завершению до начала пандемии, были в основном завершены вовремя, включая Транспортную стратегию ЦАРЭС до 2030 года, которая была одобрена на Министерской конференции ЦАРЭС в ноябре 2019 года. Национальные учебные семинары по инженерному проектированию безопасности дорожного движения, оценки национальных железнодорожных секторов и учебная программа по системам управления дорожными активами (СУДА) и контрактам на содержание дорог, ориентированное на результаты (КСДОР), также были успешно выполнены в соответствии с графиком. Также на веб-сайте ЦАРЭС была создана страница партнеров по развитию, чтобы продемонстрировать их деятельность и достижения в транспортном секторе.

2. Однако пандемия Covid-19 помешала своевременной реализации других мероприятий, изложенных в плане работы на текущий год. С закрытием границ и отменой авиарейсов, тренинги, семинары и другая работа в области знаний, изначально запланированные на уровне межличностного взаимодействия, были либо отложены, либо вовсе отменены.

3. Вместо отмененных физических семинаров рассматривается возможность проведения виртуальных семинаров, но они могут представлять собой особую сложность, так как виртуальные заседания и обучающие программы все еще остаются «малоизученной областью» для группы транспортного сектора ЦАРЭС. В зависимости от характера семинаров и мероприятий виртуальные условия также могут однозначно отличаться от физически проводимых семинаров с точки зрения эффективности и простоты их организации/проведения.

4. Вспышка вируса также приостановила реализацию некоторых ключевых проектов транспортного сектора, хотя и временно. Большинство строительных работ по инфраструктурным проектам было приостановлено, особенно во время строгой изоляции. Однако были приняты меры безопасности и другие меры, такие как социальное дистанцирование, использование СИЗ, уборка и дезинфекция, и с того времени строительные работы постепенно возобновились. Таким образом, проектные мероприятия, скорее всего, нагонят установленные графики, несмотря на задержки, связанные с Covid-19.

5. Однако в целом пандемия серьезно затронула транспортную отрасль. Спрос на поездки резко сократился в результате глобальных запретов на поездки и изоляцию, вызванных вспышкой. Это резкое падение спроса на поездки, которое вскоре привело к появлению значительных избыточных мощностей в транспортной отрасли (простаивающие самолеты, пассажирские поезда, автобусы и пр.), вызвало значительное сокращение транспортных операций и доходов, поставив многих операторов в тяжелое финансовое положение, таким образом, потребовав поддержки от национальных правительств.

II. Ключевые события и результаты

A. Реализация отраслевых мероприятий

6. В этом отчете рассматривается прогресс, достигнутый странами-членами ЦАРЭС в 2019 году по реализации Стратегии по транспорту и содействию торговле ЦАРЭС (СТСТ) 2020, а затем Плана работы транспортного сектора ЦАРЭС на 2018–2020 годы. Он также представляет собой переходный отчет между СТСТ-2020 и новой Транспортной стратегией ЦАРЭС (ТСЦ) до 2030 года¹. В нем описывается прогресс, достигнутый в реализации двух основных подсекторных стратегий: железнодорожной стратегии ЦАРЭС («Раскрытие потенциала железных дорог: железнодорожная стратегия для ЦАРЭС, 2017-2030 гг.»)² и стратегии по безопасности дорожного движения ЦАРЭС («Безопасно связанные: региональная стратегия безопасности дорожного движения для стран ЦАРЭС, 2017-2030 гг.»). ТСЦ-2030 использует несколько показателей эффективности, чтобы информировать страны об их прогрессе в ключевых направлениях транспортного сектора (Таблица 1).

Таблица 1: Индикаторы уровня итогов для транспортного сектора ЦАРЭС

Элемент	Название	Итоги	Индикаторы (источники или отчеты)
1	Содействие транспорту и логистике	Повышение эффективности в пограничных пунктах пропуска (ПП), таможенного оформления, иммиграционных процедур и трансграничной логистики.	<ul style="list-style-type: none"> Средняя скорость перемещения по коридорам, скорость с задержкой (ССЗ) Время и стоимость прохождения процедур в пограничном пункте пропуска с разбивкой по коридорам, странам и ПП. Индекс восприятия логистики (ИВЛ)
2	Автодороги и управление дорожными активами	Улучшение по модели зрелости Управления дорожными активами ЦАРЭС *	<ul style="list-style-type: none"> 2019 год (предварительно): все страны на уровне 1, кроме Пакистана – на уровне 3, для национальной сети автомобильных дорог (Отчет о проделанной работе транспортного сектора ЦАРЭС) Средняя скорость перемещения без задержки (СБЗ) по коридорам (ИМЭК ЦАРЭС) Улучшилось восприятие качества автомобильных дорог (Индекс глобальной конкурентоспособности Всемирного экономического форума) для отдельных стран
3	Безопасность дорожного движения	Сокращение числа смертельных случаев в результате ДТП на международных автодорожных коридорах ЦАРЭС	<ul style="list-style-type: none"> К 2030 году: сокращение на 50% по сравнению с показателем 2010 года (82 000 погибших).
4	Железные дороги	Улучшенный уровень обслуживания и операционная эффективность железных дорог	<ul style="list-style-type: none"> Средняя коммерческая скорость ИМЭК, по коридорам ЦАРЭС, ССЗ и СБЗ

¹ <https://www.carecprogram.org/?publication=carec-transport-strategy-2030>

² <https://www.carecprogram.org/?publication=unlocking-potential-railway-strategy-carec-2017-2030>

			<ul style="list-style-type: none"> Улучшилось восприятие качества железных дорог (Индекс глобальной конкурентоспособности железных дорог Всемирного экономического форума) для отдельных стран
5	Авиация	Создание более открытого авиационного рынка, который способствует улучшенным результатам перевозок и торговли	<ul style="list-style-type: none"> Число пар стран ЦАРЭС, достигших неограниченных прав третьей и четвертой свободы Количество стран ЦАРЭС, внедряющих безбумажные системы электронных авиационных грузоперевозок Количество стран с системами электронных виз

* Модель зрелости СУДА (Фаза 1 – СУДА на этапе строительства; Фаза 2 – СУДА обеспечивает полную инвентаризационную оценку, хотя она может проводиться в установленное время, не обновляться регулярно, не использоваться в полной мере для принятия решений и финансового планирования; Фаза 3 – непрерывный (периодический) мониторинг инвентаризации дорожных активов, хорошие модели затрат, учет затрат/управленческий учет и планирование, решения и финансовое планирование основаны на всех хорошо известных факторах и четкие целевые показатели эффективности).

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

Источник: Секретариат ЦАРЭС.

7. Некоторые из наиболее важных работ в области знаний, которые были завершены или осуществлялись в течение отчетного периода, включают исследование «Влияние COVID-19 на авиационный сектор ЦАРЭС», цель которого – оценить влияние Covid-19 на коммерческие авиаперевозки и предложить рекомендации по перезапуску и восстановлению авиационной отрасли. Проводится предварительное исследование по портам и логистике ЦАРЭС и, как ожидается, оно будет завершено в четвертом квартале 2020 года, в то же время было доработано новое руководство по проектированию безопасности дорожного движения «Руководство по безопасности дорожного движения ЦАРЭС IV: безопасность пешеходов», и оно должно быть подготовлено к публикации в четвертом квартале 2020 года. В таблице 2 представлен список завершенных семинаров, учебных программ и продуктов в области знаний.

8. В настоящее время проводятся страновые оценки железнодорожного сектора, которые будут опубликованы в последнем квартале этого года, в то же время были успешно проведены и завершены для выборочных стран ЦАРЭС семинары по ИПБДД и учебная программа по СУДА и КСДОР. Комплексный семинар по СУДА и КСДОР для правительственных официальных лиц Афганистана изначально планировалось провести в Стамбуле (Турция) в марте этого года, но его пришлось отменить за несколько недель до мероприятия из-за вспышки Covid-19. Рассматривается возможность проведения виртуальных вебинаров вместо аналогичных семинаров для других стран ЦАРЭС, которые были приостановлены из-за пандемии.

9. Проводится разработка оценочной карты безопасности дорожного движения ЦАРЭС и подготовка Сводного отчета по управлению дорожными активами, которые ставят цель определить текущий статус реализации Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС и потребности в управлении дорожными активами в странах ЦАРЭС,

соответственно, а также выявить ключевые пробелы для оказания будущей поддержки; ожидается, что эта работа будет завершена к 4 кварталу 2020 года. Позднее в этом году или в начале следующего года, в случае необходимости, могут быть организованы виртуальные вебинары для представления результатов этих исследований и получения отзывов от стран ЦАРЭС.

10. Группа по железнодорожному сектору разработала модель интенсивности движения ЦАРЭС для оценки проектов железнодорожного сектора и оказания помощи в определении вариантов для инвестиций и операционных улучшений в железнодорожном секторе.

11. Начато проведение исследования по объему перевозок потенциального железнодорожного коридора, соединяющего КНР, Кыргызскую Республику и Узбекистан, с целью оценки инвестиционного потенциала этого коридора. В исследовании используется модель интенсивности движения, но для его подготовки также необходимо провести поездки и обсуждения с заинтересованными сторонами, включая грузоотправителей и экспедиторов, чтобы определить варианты финансирования для проекта, а также оценить реалистичность участия частного сектора. Из-за временных запретов на поездки исследование временно приостановлено, но проектная деятельность возобновится, как только позволят обстоятельства.

12. Оценки подсектора железных дорог для конкретных стран будут завершены и опубликованы в последнем квартале этого года, в то время как общая оценка железных дорог стран ЦАРЭС, которая объединяет воедино вопросы из различных ОЖДС, будет подготовлена к первому кварталу 2021 года. Информационная записка по использованию программного обеспечения по пропускной способности путей теперь доступна странам ЦАРЭС и партнерам по развитию на веб-сайте ЦАРЭС.

13. Первоначальная работа по изучению потребностей в подвижном составе и вопросов финансирования ЦАРЭС началась с обследования для сбора информации, описывающей текущее состояние подвижного состава членов ЦАРЭС. Результаты анализа исходных данных заложат основу для дальнейшего изучения и проведения углубленных исследований. Следующие шаги в рамках исследования будут обсуждаться на шестом заседании РГЖД.

14. Национальные семинары по управлению дорожными активами и содержанию дорог, национальные семинары по безопасности дорожного движения, шестое заседание Рабочей группы по железнодорожному транспорту, заседание Координационного комитета по транспортному сектору и региональный авиационный семинар предварительно перенесены на второй квартал 2021 года.

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

Название публикации/мероприятия	Категория ПЗ	Примечания
ЦАРЭС: Транспортная стратегия до 2030 года	Знаковый продукт	Одобрена МК ЦАРЭС в ноябре 2019 года.
Годовой отчет по транспортному сектору ЦАРЭС за 2019 год	Специальный отчет	Подготовлен в августе 2020 года
Содействие трансграничным перевозкам и логистике		

Первоначальное исследование по портам и логистике ЦАРЭС	Специальный отчет	Ожидается к завершению в 4 кв. 2020 года
Безопасность дорожного движения		
Национальные обучающие семинары по инженерному проектированию безопасности дорожного движения (БДД)	Знаковое мероприятие	КНР (2–5 сентября 2019 г.) Афганистан (4–7 ноября 2019 г. в Грузии) Монголия (12-28 мая 2020 г., под управлением института ЦАРЭС)
4-е Руководство по инженерному проектированию БДД ЦАРЭС – безопасность пешеходов	Знаковый продукт	Для распространения на 19-й Министерской конференции (МК)
Железные дороги		
Региональный семинар по управлению железнодорожными активами	Знаковое мероприятие	Тбилиси, Грузия, 15-18 октября 2019 г.
5-е заседание Рабочей группы по железнодорожному транспорту ЦАРЭС	Знаковое мероприятие	Бангкок, Таиланд, 12-13 декабря 2019 г.
Аналитическая записка по использованию программного обеспечения по пропускной способности путей и составлению графиков движения	Техническое исследование	Подготовлена в феврале 2020 г.
Национальные оценки железнодорожного сектора ЦАРЭС	Специальный отчет	Ожидается к завершению в 4 кв. 2020 г.
Автодороги и управление дорожными активами		
Учебная программа по системам управления дорожными активами (СУДА) и контрактам, ориентированным на результаты (КСДОР)	Знаковое мероприятие	Душанбе, Таджикистан, 12–14 февраля 2020 г.
Виртуальный семинар по управлению дорожными активами (УДА) и системе УДА	Знаковое мероприятие	Завершен, 10-13 августа 2020 г. (под управлением Института ЦАРЭС)
Авиация		
Исследование по воздействию COVID-19 на авиационный сектор ЦАРЭС	Специальный отчет	Для распространения на 19-й МК ЦАРЭС
Предложение во воздушному коридору Шелковый путь ЦАРЭС	Техническое исследование	Ожидается к завершению в 4 кв. 2020 г.

В. Прогресс реализации по приоритетным областям

15. В Приложении 1 приводится перечень индикаторов итогов по элементам транспортного сектора.

Содействие трансграничным перевозкам и логистике. Этот компонент способствует более широкому экономическому сотрудничеству и связанности между странами ЦАРЭС за счет сокращения препятствий для трансграничных перевозок. Он уделяет особое внимание улучшению трансграничной инфраструктуры, оптимизации реализации и обеспечению соблюдения транспортных соглашений и конвенций. Прогресс в этих областях за 2019-2020 годы включает:

- **Первоначальное исследование по портам и логистике ЦАРЭС.** Первоначальное исследование по портам и логистике ЦАРЭС дает исчерпывающую основную

информацию о портах и развитии логистики в регионе ЦАРЭС и определяет потенциальные области сотрудничества между РСЧ ЦАРЭС и партнерами по развитию. Ожидается, что оно будет завершено к последнему кварталу этого года.

- **Устойчивый диалог и консультации между странами ЦАРЭС для эффективной реализации соглашений и конвенций о трансграничных перевозках.** Программа ЦАРЭС продолжает содействовать в проведении обсуждений между странами-членами по созданию и обеспечению соблюдения соглашений и конвенций о трансграничных перевозках. В 2019 году Пакистан присоединился к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (CMR), являющейся важным правовым инструментом для эффективного регионального транзитного режима в регионе ЦАРЭС. Пакистан также инициировал усилия по проведению встречи на уровне экспертов стран-членов ЧСТП (QATT) для содействия успешной реализации соглашения и продвижения общей цели региональной экономической интеграции в регионе ЦАРЭС.
- **Постоянное совершенствование и применение инструмента Измерения и мониторинга эффективности коридоров (ИМЭК) программы ЦАРЭС для анализа задержек и затрат при пересечении границ.** В текущем отчете ИМЭК указывается, что наряду с бюрократическими процедурами, коррупцией и прочими недостатками на границе, асимметрия в транспортной инфраструктуре, оборудовании, процедурах и документации между странами ЦАРЭС приводит к значительным задержкам и расходам при трансграничных перевозках. План действий транспортного сектора ЦАРЭС, таким образом, будет уделять приоритетное внимание продолжению согласования вопросов по транспортной инфраструктуре, процедурам и документации между странами-членами ЦАРЭС в Центральной Азии, Южной Азии, Восточной Азии и на Кавказе.
- **Поддержка улучшенной трансграничной инфраструктуры, операционных процедур и усиления потенциала управления границами посредством различных проектов и мероприятий ТП.** Проекты ЦАРЭС «Региональное усовершенствование приграничных служб» (РУПС) в Кыргызской Республике, Монголии, Пакистане и Таджикистане поддерживают улучшения ПП посредством развертывания оборудования для обеспечения безопасности ПП и ИКТ, создания механизмов национальных единого окна и создания институтов по интегрированному управлению границами. В рамках проекта РУПС также обеспечивается развитие потенциала национальных ведомств по санитарной и фитосанитарной сертификации, а также обучение и развитие потенциала для органов пограничного контроля и регулирования торговли.

Автодороги и управление дорожными активами

- **Развитие потенциала государственных служащих стран-членов ЦАРЭС по системам управления дорожными активами.** На 17-м заседании ККТС, состоявшемся в 2018 году, была достигнута договоренность оказать помощь ЦАРЭС в управлении изменениями технических требований к управлению дорожными активами и усилении их потенциала по использованию систем управления дорожными активами (СУДА). В качестве ответа, программа ЦАРЭС разработала 3-дневную учебную программу, чтобы обеспечить страны ЦАРЭС глубокими знаниями о СУДА и контрактах на содержание дорог, ориентированных на результаты (КСДОР). Руководствуясь принципами, изложенными в *Сборнике передовых практик управления дорожными активами, Руководстве по*

контрактам на содержание дорог, ориентированным на результаты, и Руководстве для лиц, принимающих решения, по взиманию дорожных сборов в странах ЦАРЭС, программа включает обсуждения по (i) принципам СУДА и техническим и институциональным механизмам для разработки СУДА, и (ii) концепции КСДОР и институциональным требованиям для внедрения КСДОР в работу в качестве эффективного варианта для содержания дорог.

- Семинар был проведен в Душанбе (Таджикистан) 12–14 февраля 2020 года. Аналогичный семинар будет организован для официальных лиц из Афганистана, а также будет организован в других странах для развития общей платформы знаний для стран ЦАРЭС. Целевыми участниками учебной программы являются должностные лица государственных органов, занимающиеся эксплуатационными вопросами автодорожного сектора, в частности, содержанием дорог, включая Министерство финансов.
- Кроме того, 10-13 августа 2020 года Институт ЦАРЭС в сотрудничестве с АБР организовал виртуальный семинар ЦАРЭС по управлению дорожными активами (УДА) для государственных служащих из министерств и других ведомств, ответственных за управление дорожными активами в странах-членах ЦАРЭС. Семинар прошел очень успешно при очень активном взаимодействии с участниками. Семинар был посвящен следующим компонентам УДА и СУДА:
 - (i) введение и обзор УДА и СУДА;
 - (ii) определение уровней обслуживания и производительности;
 - (iii) данные инвентаризации и состояния дорог;
 - (iv) оценка активов и связь с УДА;
 - (v) планы, команды и инструменты для управления активами;
 - (vi) модели заключения контрактов.

Безопасность дорожного движения. Этот компонент помогает обеспечить, чтобы автодорожные коридоры ЦАРЭС продолжали поддерживать безопасное и эффективное перемещение людей и товаров, обеспечивая высокую надежность и связанность. Ключевые достижения в этих областях на 2019-2020 годы включают:

- **Развитие потенциала в области управления безопасностью дорожного движения для государственных служащих стран-членов ЦАРЭС.** С 28 мая по 2 июня 2020 года Институт ЦАРЭС в сотрудничестве с Транспортным комитетом ЦАРЭС организовал виртуальный семинар по инженерному проектированию безопасности дорожного движения для государственных официальных лиц из министерств и ведомств, ответственных за безопасность дорожного движения в Монголии. Семинар был хорошо принят и был признан очень успешным. До этого Институт ЦАРЭС и программа ЦАРЭС совместно организовали 4-дневные семинары по развитию потенциала для государственных официальных лиц КНР (2–5 сентября 2019 года) и Афганистана (4–7 ноября 2019 года в Грузии).
- Программа семинара была разработана для развития понимания принципов передовой практики в области безопасности дорожного движения с фокусом внимания на четырех основных компонентах инженерного проектирования безопасности дорожного движения:
 - (i) корректирующие меры на опасных участках автодорог («слепые пятна»);
 - (ii) аудит безопасности дорожного движения;
 - (iii) управление придорожными препятствиями;
 - (iv) безопасность на участках, где проводятся дорожные работы.

- Помимо лекций, были организованы посещения объектов для моделирования обследования опасных участков и аудитов безопасности дорожного движения. Главный вывод семинаров – важность безопасности дорожного движения не только во время разработки инженерного проекта, но и в процессе и после строительных работ как для участников дорожного движения, так и для строителей.
- В общей сложности в этих семинарах приняли участие около 140 официальных лиц, включая официальных лиц из Кыргызской Республики, Таджикистана, Азербайджана, Грузии и Узбекистана, где аналогичные семинары были организованы в марте-апреле 2019 года.

Авиация. Предварительное исследование по авиации ЦАРЭС за 2018 год, которое послужило справочным документом для создания авиационного элемента в рамках Транспортной стратегии ЦАРЭС до 2030 года, описывает ключевые вопросы и приоритеты для авиационного сектора в странах-членах ЦАРЭС. Этот элемент подчеркивает важность установления более прямых, экономических и безопасных авиационных связей между странами-членами ЦАРЭС для создания более открытого регионального авиационного рынка в регионе ЦАРЭС.

- **Исследование о влиянии Covid-19 на авиационный сектор ЦАРЭС.** Заключительный отчет по Исследованию о влиянии Covid-19 на авиационный сектор ЦАРЭС будет распространен на 19-й Министерской конференции ЦАРЭС. Исследование ставит цель оценить воздействие Covid-19 на коммерческую авиацию и предложить рекомендации в отношении того, как страны ЦАРЭС могут подготовиться к восстановлению, смягчить воздействие Covid-19 и перезапустить деятельность авиационной отрасли.
- **Предложение о воздушном коридоре Шелковый путь.** Предложение о воздушном коридоре Шелковый путь будет распространено в октябре 2020 года. В нем рассматривается концепция воздушного коридора стран ЦАРЭС и обсуждаются способы продвижения туризма и увеличения воздушных перевозок и связанности через маршруты Шелкового пути, охватывающие несколько стран.
- **Консультации по приоритетным действиям для реформирования сектора гражданской авиации.** В 2018 и 2019 годах Секретариат ЦАРЭС провел консультации с правительствами и властями гражданской авиации Кыргызской Республики и Монголии для подготовки и разработки их национальных приоритетных действий по реформированию сектора гражданской авиации. В 2020 году этим и другим странам-членам ЦАРЭС могут быть предоставлены дополнительные консультационные услуги по запросу.

III. Вызовы и ключевые проблемы

16. Пандемия Covid-19 помешала своевременной реализации плана работы на текущий год. В связи с закрытием границ и запретом на перелеты некоторые мероприятия – продукты в области знаний, тренинги и семинары – были отложены, а некоторые были отменены полностью.

17. В подсекторе железных дорог некоторые согласованные мероприятия (например, исследование по объему перевозок между КНР-КГЗ-УЗБ и помощь по вопросам управления для железных дорог ТАД/КГЗ) были приостановлены, поскольку для их осуществления требуется приезд миссий. В подсекторе Безопасность дорожного движения

были отменены два семинара, которые планировалось провести в апреле. Также не состоялись тренинги и семинары в подсекторе УДА. Рассматривается возможность проведения виртуальных семинаров вместо отмененных физических семинаров, но их проведение может представлять определенные сложности, так как виртуальные встречи и учебные программы являются достаточно «малоизученной областью» для группы транспортного сектора ЦАРЭС. Оба имеют свои ограничения и недостатки и, в зависимости от характера семинаров и мероприятий, могут иметь явные различия с точки зрения эффективности и простоты организации/содействия в их проведении.

18. Вспышка вируса также приостановила реализацию некоторых ключевых проектов в транспортном секторе, хотя и временно. Большинство строительных работ по инфраструктурным проектам были приостановлены, особенно во время строгой изоляции, но с тех пор строительные работы постепенно возобновились. Таким образом, мероприятия по проектам могут нагнать темпы и вернуться к исполнению первоначального графика, несмотря на отставания из-за Covid-19.

19. Тем не менее пандемия оказала серьезное воздействие на транспортную отрасль. Спрос на поездки резко сократился в результате мер, направленных на сдерживание распространения вируса, включая глобальные запреты на поездки и изоляцию. Это резкое падение спроса на поездки, которое вскоре привело к появлению значительных избыточных мощностей (простаивающие самолеты, пассажирские поезда, автобусы и пр.), привело к значительному сокращению транспортных операций и доходов. Это поставило многих операторов в тяжелое финансовое положение, что потребовало поддержки со стороны национальных правительств.

IV. Программа работы на предстоящий год

20. Программа ЦАРЭС будет предлагать техническую помощь странам ЦАРЭС в 2020 году в виде продуктов в области знаний и семинаров по пяти основным элементам: автодороги и управление дорожными активами, безопасность дорожного движения, железные дороги, трансграничное содействие и авиация (приложение 2).

Содействие трансграничным перевозкам и логистике

- **Предварительное исследование по портам и логистике ЦАРЭС.** Ожидается, что предварительное исследование по портам и логистике ЦАРЭС будет завершено в 4 квартале 2020 года. Конкретные действия в поддержку этого элемента будут разработаны и начаты в 2021 году.
- **Текущие и новые проекты РУПС ЦАРЭС.** Заинтересованные стороны ЦАРЭС будут продолжать улучшать региональные трансграничные перевозки и логистику, уделяя особое внимание комплексному усовершенствованию операций по пересечению границ посредством реализации текущих проектов РУПС ЦАРЭС.

Автодороги и управление дорожными активами

- **Сводный отчет о потребностях стран ЦАРЭС в области управления дорожными активами.** В сводном отчете будет представлена оценка текущего статуса реализации управления дорожными активами в странах ЦАРЭС на основе модели зрелости УДА ЦАРЭС и определены ключевые пробелы для оказания будущей поддержки. Ожидается, что его подготовка будет завершена к 1 кварталу 2021 года.
- **Программы семинаров по УДА и содержанию дорог.** Национальные семинары по УДА запланированы на 2020-2021 годы для оценки и изучения существующих систем содержания дорог и их соответствующих политик и законодательных рамок, а также определения областей для улучшения и осуществления соответствующих действий. В свете пандемии COVID-19 при необходимости можно использовать виртуальный способ проведения этих обучающих семинаров.

Безопасность дорожного движения

- **Оценочная карта безопасности дорожного движения ЦАРЭС.** Оценочная карта безопасности дорожного движения, которая направлена на определение текущего статуса реализации Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС по странам и основных пробелов в реализации, находится в стадии разработки. Ожидается, что ее разработка будет завершена к четвертому кварталу 2020 года и она будет опубликована в начале 2021 года.
- **Руководство по инженерному проектированию безопасности дорожного движения.** Ожидается, что к четвертому кварталу 2020 года будет опубликовано новое руководство по безопасности дорожного движения: «Руководство по инженерному проектированию безопасности дорожного движения ЦАРЭС IV: безопасность пешеходов». Это последняя публикация после трех предыдущих руководств по инженерному проектированию безопасности дорожного движения ЦАРЭС. Следующим этапом будет внедрение в работу и применение принципов и подходов, сформулированных в учебных руководствах, и распространение других завершенных продуктов в области знаний с целью стимулирования внедрения передового опыта в странах ЦАРЭС.
- **Национальные семинары по безопасности дорожного движения.** Национальные семинары по безопасности дорожного движения будут организованы для РСЧ ЦАРЭС с целью повышения осведомленности и формирования понимания новейшей информации об инженерном проектировании безопасности дорожного движения и передовых практик безопасности дорожного движения, изложенных в четырех Руководствах по инженерному проектированию безопасности дорожного движения ЦАРЭС, а именно: Руководстве по ИПБДД 1: Аудит безопасности дорожного движения; Руководстве по ИПБДД 2: Более безопасные дорожные

работы; Руководстве по ИПБДД 3: Управление придорожными препятствиями; и Руководство по ИПБДД 4: Безопасность пешеходов. Проведение семинаров запланировано на 2021 год, и они будут проводиться в онлайн-режиме, если пандемия будет продолжаться и в следующем году.

- **Партнерство с ведущими организациями по безопасности дорожного движения.** Программа ЦАРЭС изучает возможные партнерства со Всемирным банком, другими МБР и ведущими организациями в области безопасности дорожного движения, включая Глобальное партнерство по безопасности дорожного движения, Международную дорожную федерацию, Международную программу оценки дорог и Всемирную организацию здравоохранения. В настоящее время Оценочная карта безопасности дорожного движения для стран ЦАРЭС разрабатывается в сотрудничестве с Глобальным партнерством по безопасности дорожного движения.
- **Азиатско-тихоокеанская обсерватория безопасности дорожного движения (APRSO).** APRSO – это платформа, созданная несколькими международными агентствами, включая вышеупомянутые, которая обеспечивает поддержку стран-участниц в укреплении их основ и инструментов политики безопасности дорожного движения и помогает им всесторонне собирать и обмениваться качественными данными.³ Программа ЦАРЭС осуществляет сотрудничество с APRSO для улучшения сбора данных о дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) и обеспечения доступа к надежным данным и анализу ДТП в странах-членах ЦАРЭС.
- **Новая техническая помощь для поддержки инициатив по безопасности дорожного движения.** В настоящее время АБР подготавливает техническую помощь в размере 1,5 миллиона долларов (ТП: Повышение безопасности дорожного движения для стран-членов ЦАРЭС, Фаза 2) для содействия региональному политическому диалогу, обмену знаниями и более скоординированному подходу к общим вопросам и вызовам в области безопасности дорожного движения в регионе ЦАРЭС. Утверждено финансирование для этой ТП в размере 1,5 миллиона долларов, из которых 1,2 миллиона долларов предоставляются из Фонда регионального сотрудничества и интеграции (ФРСИ) и 0,3 миллиона долларов из Специального фонда технической помощи (СФТП); реализация ТП начнется с декабря 2020 года. В рамках этой ТП будут изучены текущие и потенциальные угрозы увеличения количества ДТП и будут применены рекомендации и уроки, извлеченные из ТП Повышение безопасности дорожного движения в странах-членах Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (Фаза 1) и других аналогичных проектов по безопасности дорожного движения.

Железные дороги

- **Страновые оценки железнодорожного подсектора и общая оценка железнодорожного сектора стран ЦАРЭС.** Оценки железнодорожного сектора для всех стран ЦАРЭС будут опубликованы в четвертом квартале 2020 года, в то время

³ Азиатско-тихоокеанская обсерватория безопасности дорожного движения была создана группой международных организаций по развитию: Всемирным банком, Международной автомобильной федерацией, Азиатским банком развития, Международным транспортным форумом и Экономической и социальной комиссией Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана – при поддержке Глобального фонда безопасности дорожного движения.

как «всеобъемлющий» отчет, в котором собраны воедино вопросы из различных ОЖДС и освещены вызовы и проблемы, требующие внимания во всем регионе или части региона ЦАРЭС, как ожидается, будет подготовлен к 1-му кварталу 2021 года.

- **Модель интенсивности движения ЦАРЭС.** Подсектор железных дорог разработал модель интенсивности движения ЦАРЭС, которая будет использоваться для проведения экономической оценки железнодорожных проектов, а также для определения вариантов инвестиций и операционных улучшений в железнодорожном секторе.
- **Исследование по объему перевозок на железнодорожном коридоре (КНР – Кыргызская Республика – Узбекистан).** Исследование по объему перевозок потенциального железнодорожного коридора, соединяющего КНР, Кыргызскую Республику и Узбекистан, было начато, но временно приостановлено, поскольку продолжающиеся запреты на поездки затормозили проведение других необходимых мероприятий (например, полевые поездки, консультации с заинтересованными сторонами и пр.). Работа над исследованием будет возобновлена, как только позволят условия.
- **Исследование потребностей в подвижном составе и вопросов финансирования ЦАРЭС.** Исследование потребностей в подвижном составе и вопросов финансирования ЦАРЭС инициировало обследование для сбора данных от членов ЦАРЭС о состоянии их подвижного состава. Результаты анализа исходных данных послужат основой для определения конкретного технического задания с целью проведения более углубленного исследования. Следующие шаги в рамках исследования будут обсуждаться на шестом заседании РГЖД.

Авиация

- **Региональный авиационный семинар.** Региональный авиационный семинар намечен на 4 квартал 2021 года. Он оценит текущее состояние авиационного сектора и предоставит обновленную информацию о роли ЦАРЭС в содействии региональному сотрудничеству в области авиации. На нем будут обсуждены приоритетные темы для авиации ЦАРЭС, включая: (i) продолжающуюся либерализацию рынка воздушного транспорта как для грузовых, так и для пассажирских перевозок, (ii) содействие региональным международным поездкам в рамках ЦАРЭС и (iii) принятие авиационных протоколов и стандартов, связанных со здоровьем, и сотрудничество по мерам общественного здравоохранения. На семинаре также будет обсуждаться восстановление авиационного сектора ЦАРЭС после пандемии, включая потенциальные инициативы ЦАРЭС для поддержки восстановления. Ожидается, что в нем примут участие авиационные власти и авиакомпании из 11 стран ЦАРЭС, международные авиационные власти и ассоциации, включая ИАТА и ИКАО, партнеры по развитию (например, Всемирный банк) и другие заинтересованные стороны.
- **Исследование о воздействии COVID-19 на авиационный сектор.** Заключительный отчет по исследованию о воздействии Covid19 на авиационный сектор ЦАРЭС, который включает анализ ответов на анкету, будет опубликован в ноябре 2020 года.
- **Виртуальные вебинары.** В октябре или ноябре этого года могут быть организованы виртуальные вебинары для обсуждения рекомендаций Международной организации гражданской авиации (ИКАО) по перезапуску и восстановлению авиационной отрасли. Эти вебинары также могут послужить в

качестве платформы для стран, которые начали открывать свои воздушные границы, чтобы поделиться своим опытом и мнениями о возобновлении работы авиационной отрасли после закрытия рейсов в связи с пандемией.

- **Предложение о воздушном коридоре Шелковый путь.** Предложение о воздушном коридоре Шелковый путь будет распространено в октябре 2020 года. В нем рассматривается концепция воздушного коридора для стран ЦАРЭС и обсуждается то, каким образом он может помочь в продвижении туризма и авиации в регионе ЦАРЭС через маршруты Шелкового пути с вовлечением нескольких стран.
- **Консультационные услуги по вопросам развития национального авиационного сектора.** Секретариат ЦАРЭС будет продолжать предоставлять консультационные услуги правительствам и органам гражданской авиации ЦАРЭС по запросу.

V. Документы для Министерской конференции (полстраницы максимум, список с пунктами с краткими пояснениями)

21. Руководство ЦАРЭС по инженерному проектированию безопасности дорожного движения 4: безопасность пешеходов - Руководство представляет собой практический справочник по обеспечению более безопасных пешеходных объектов в странах ЦАРЭС. Основное внимание в нем уделяется физической дорожной инфраструктуре, которая может помочь пешеходам безопасно ходить по дорогам и переходить их. В нем описываются объекты, доказавшие свою эффективность для использования пешеходами, и поощряется, чтобы дорожные администрации во всем регионе ЦАРЭС уделяли больше внимания и выделяли больше ресурсов с целью обеспечения безопасных пешеходных объектов.

22. Исследование о воздействии COVID-19 на авиационный сектор ЦАРЭС – Исследование является первым шагом в более широком проекте с целью более полной оценки воздействия COVID-19 и определения всеобъемлющего списка рекомендуемых мер и политик, чтобы помочь странам ЦАРЭС смягчить воздействие и способствовать восстановлению. Пандемия дает возможность перезагрузить авиационную отрасль ЦАРЭС посредством реформ, новых стратегий и реструктуризации. В этом исследовании кратко рассматриваются некоторые из этих возможностей и даются некоторые первоначальные рекомендации. Оно также содержит общую оценку воздействия на ЦАРЭС, чтобы акцентировать внимание на серьезности текущей пандемии и положить начало диалогу.

Приложение 1: Индикаторы итогов по элементам

Содействие перевозкам и логистике: Повышение эффективности в ПП, таможенного оформления, иммиграционных процедур и трансграничной логистики.				
Средняя скорость перемещения по коридорам, скорость с задержкой (ССЗ; км/ч)	Коридор	2018	2019	Изменение
	Общий	20,8	21,4	+0,6
	1	21,2	24,6	+3,4
	2	25,2	25,6	+0,4
	3	29,4	26,3	(3,1)
	4	19,5	19,5	0,0
	5	11,3	10,5	(0,8)
	6	20,2	20,9	+0,7
Время на прохождение процедур в ПП, по коридорам, странам и ПП (часов)	Коридор	2018	2019	Изменение
	Общий	16,6	15,8	(0,8)
	1	23,9	22,5	(1,4)
	2	16,9	15,0	(1,9)
	3	4,2	4,6	0,4
	4	9,4	8,2	(1,2)
	5	28,2	28,0	(0,2)
	6	15,4	14,6	(0,8)
Затраты на прохождение процедур в ПП, по коридорам, странам и ПП (\$)	Коридор	2018	2019	Изменение
	Общий	170	174	+4
	1	217	235	+18
	2	150	135	+18
	3	77	85	+8
	4	117	106	(11)
	5	273	296	+23
	6	151	151	0
Индекс восприятия логистики (ИВЛ)	Страна	2016	2018	Изменение
	Афганистан	2,14 [150]	1,95 [160]	(0,19)
	Армения	2,21 [141]	2,61 [92]	+0,40
	Азербайджан	-	-	
	КНР	3,66 [27]	3,61 [26]	(0,06)
	Грузия	2,35 [130]	2,44 [119]	+0,09
	Казахстан	2,75 [77]	2,81 [71]	+0,06
	Кыргызская Республика	2,16 [146]	2,55 [108]	+0,39
	Монголия	2,51 [108]	2,37 [130]	(0,13)
	Пакистан	2,92 [68]	2,42 [122]	(0,50)
	Таджикистан	2,06 [153]	2,34 [134]	+0,28
	Туркменистан	2,21 [140]	2,41 [126]	+0,20
Узбекистан	2,40 [118]	2,58 [99]	+0,17	
Автодороги и управление дорожными активами: Улучшение по модели зрелости Управления дорожными активами ЦАРЭС *				
Средняя скорость перемещения без задержки (СБЗ; км/ч)	Коридор	2018	2019	Изменение
	Общий	46,3	43,6	(2,7)
	1	53,9	57,4	+3,5
	2	53,2	52,0	(1,2)

	3	44,1	43,7	(0,4)
	4	50,1	41,1	(9,0)
	5	38,4	30,3	(8,1)
	6	42,9	42,4	(0,5)
Улучшилось восприятие качества автодорог (Глобальный индекс конкурентоспособности Всемирного экономического форума)	Страна	2018	2019	
	Афганистан	-	-	
	Армения	3,62 [85]	3,64 [91]	+0,02
	Азербайджан	4,78 [34]	5,16 [27]	+0,38
	КНР	4,58 [42]	4,58 [45]	0,00
	Грузия	3,79 [80]	3,79 [81]	0,00
	Казахстан	3,23 [106]	3,59 [93]	+0,36
	Кыргызская Республика	2,81 [118]	3,05 [113]	+0,24
	Монголия	3,14 [110]	3,08 [112]	(0,06)
	Пакистан	3,94 [69]	4,04 [67]	+0,09
	Таджикистан	4,53 [44]	4,49 [50]	(0,04)
	Туркменистан	-	-	
Узбекистан	-	-		
Железные дороги: Улучшен уровень обслуживания и операционная эффективность железных дорог				
Средняя коммерческая скорость ИМЭК, ССЗ (км/ч)	Коридор	2018	2019	Изменение
	Общий	15,9	19,0	+3,1
	1	17,3	21,6	+4,3
	2	-	7,4	
	3	41,2	28,1	(13,1)
	4	9,3	15,1	+5,8
	5	-	-	-
	6	13,1	13,4	+0,3
Средняя коммерческая ИМЭК, СБЗ (км/ч)	Коридор	2018	2019	Изменение
	Общий	35,4	45,0	+9,6
	1	44,8	64,4	+19,6
	2	-	8,4	
	3	47,8	33,8	(14,0)
	4	19,1	20,6	+1,5
	5	-	-	-
	6	23,4	24,3	+0,9
Улучшилось восприятие качества железных дорог (Глобальный индекс конкурентоспособности Всемирного экономического форума)	Страна	2016-2017	2017-2018	Изменение
	Афганистан	-	-	
	Армения	2,74 [66]	2,85 [64]	+0,11
	Азербайджан	4,15 [29]	4,69 [20]	+0,54
	КНР	5,07 [14]	4,80 [17]	(0,27)
	Грузия	3,85 [38]	3,84 [39]	(0,02)
	Казахстан	4,26 [26]	4,14 [32]	(0,12)
	Кыргызская Республика	2,37 [81]	2,45 [76]	+0,08
	Монголия	2,73 [69]	2,80 [69]	+0,07
	Пакистан	3,08 [53]	3,33 [52]	+0,26

	Таджикистан	3,74 [41]	3,74 [41]	0,00
	Туркменистан	-	-	
	Узбекистан	-	-	

Приложение 2: Мероприятия транспортного сектора на 2020–2021 годы

Элемент	Тип	Мероприятия	Сроки
Трансграничные перевозки и логистика	ПЗ	Первоначальное исследование по портам и логистике	4 кв. 2020 г.
Автодороги и управление дорожными активами	Мероприятие	Национальные семинары по управлению дорожными активами и содержанию дорог	2021 г.
	ПЗ	Оценка потребностей в области управления дорожными активами (УДА)	1 кв. 2021 г.
Управление безопасностью дорожного движения	Мероприятие	Национальные семинары по безопасности дорожного движения	2021 г.
	ПЗ	Руководство 4 по инженерному проектированию безопасности дорожного движения ЦАРЭС 4: безопасность пешеходов	4 кв. 2020 г.
		Оценочная карта безопасности дорожного движения ЦАРЭС	1 кв. 2021 г.
Железные дороги	Мероприятие	Шестое заседание Рабочей группы по железнодорожному транспорту	2 кв. 2021 г.
	ПЗ	Страновые оценки железнодорожного подсектора	4 кв. 2020 г.
		Отчет по оценке железного дорожного сектора ЦАРЭС	2 кв. 2021 г.
		Исследование по потребностям в подвижном составе и финансированию ЦАРЭС	2 кв. 2021 г.
		Исследование по объему перевозок для железнодорожного коридора (КНР–Кыргызская Республика–Узбекистан)	3 кв. 2021 г.
Авиация	Мероприятие	Региональный авиационный семинар	4 кв. 2021 г.
	ПЗ	Исследование о воздействии COVID-19 на авиационный сектор ЦАРЭС	4 кв. 2020 г.
Транспорт в целом	Мероприятие	19-е заседание Координационного комитета транспортного сектора	2 кв. 2021