



Краткое изложение обсуждений

19-е заседание Координационного комитета по транспортному сектору ЦАРЭС

19-20 октября 2022 года, Алматы, Казахстан

Введение

1. 19-е заседание Координационного комитета по транспортному сектору (ККТС) Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) состоялось 19-20 октября 2022 года в Алматы (Казахстан). В заседании приняли участие представители десяти развивающихся стран-членов ЦАРЭС (РСЧ)¹, и оно проводилось при поддержке партнеров по развитию ЦАРЭС, включая Азиатский банк развития (АБР), Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ), Азиатско-Тихоокеанскую обсерваторию безопасности дорожного движения (APRSO), Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), Евразийский фонд стабилизации и развития (ЕФСР), Международную программу оценки дорог (iRAP), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Европейскую комиссию Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), проект USAID по торговле в Центральной Азии и Всемирную организацию здравоохранения. Программа и список участников заседания приведены в Приложениях 1 и 2. Заседание проходило под председательством принимающей стороны – Китайской Народной Республики (КНР) в качестве председателя Программы ЦАРЭС в 2022 году.

Цели заседания

2. Участники заседания ККТС обсудили достижения и вызовы по всем транспортным компонентам Транспортной стратегии ЦАРЭС до 2030 года: железным дорогам, управлению дорожными активами, безопасности дорожного движения, трансграничным перевозкам и логистике, и авиации. Заседание ККТС ЦАРЭС уделило особое внимание восстановлению в сфере транспортных и логистических услуг после пандемии COVID. Темой заседания было «Улучшение транспортной связности ЦАРЭС посредством эффективной логистической инфраструктуры и услуг». Что касается основной темы, то Транспортный секретариат ЦАРЭС сделал презентации по завершенным и текущим исследованиям и руководствам по портам и логистическим операциям, проектированию логистических центров и авиационным грузовым перевозкам, в то время как РСЧ ЦАРЭС и партнеры по развитию выступили с презентациями о своих достижениях и планах в области развития мультимодальных логистических объектов и услуг. После обсуждений участники заседания утвердили ключевые приоритеты для транспортного сектора ЦАРЭС на 2023 год.

Реализация Транспортной стратегии ЦАРЭС до 2030 года: вызовы и новые возможности в период после пандемии

¹Делегация КНР принимала участие в онлайн-режиме.

3. **Транспортные компоненты.** Транспортная стратегия ЦАРЭС-2030 отдает приоритет мероприятиям по пяти основным направлениям: (i) трансграничные перевозки и логистика, (ii) безопасность дорожного движения; (iii) управление дорожными активами; (iv) железные дороги и (v) авиация. Участники заседания ККТС узнали о достижениях РСЧ ЦАРЭС по каждому компоненту и обсудили продукты знаний в рамках каждого компонента для оказания поддержки РСЧ ЦАРЭС и партнерам по развитию в процессе определения приоритетов и реализации транспортных инвестиционных проектов и инициатив, согласованных с целями Программы ЦАРЭС.

4. **Содействие трансграничным перевозкам и логистике.** Проекты АБР, ЕБРР и USAID по торговле в Центральной Азии представили текущую оценку Среднего коридора (также известного как Коридор ЦАРЭС 2, ТАСЕКА и пр.), соединяющего страны Восточной Азии с Европой через республики Центральной Азии, Каспийское море и республики Кавказа. Исследования указывают на значительное увеличение стоимости глубоководных морских перевозок, вызванное пандемией COVID-19 и сокращением портов и пропускной способности, что привело к значительному перемещению трансконтинентальных перевозок на железные дороги, особенно на северные маршруты через Россию. После российского вторжения в Украину и санкций против Российской Федерации в Средний коридор было перенаправлено больше грузов. В Среднем коридоре возникли заторы, вызванные различными операционными «узкими местами». Согласование процедур между различными транспортными операторами и видами транспорта считается наиболее важным способом увеличения пропускной способности коридора. Исследования указали на некоторые «узкие места» в инфраструктуре железных дорог, портов и судоходства на Каспийском и Черном морях. «Узкие места» будут оставаться очень динамичными до тех пор, пока ставки на глубоководные морские перевозки не стабилизируются на более низком уровне. Был сделан вывод о том, что в нынешних условиях значение Среднего коридора значительно возросло и он срочно требует операционных усовершенствований. Программа ЦАРЭС продолжит осуществлять мониторинг ситуации, и, основываясь на текущих аналитических исследованиях, партнеры по развитию ЦАРЭС будут помогать РСЧ ЦАРЭС в развитии этого коридора.

5. На заседании было представлено Руководство разработчика по планированию и проектированию логистических центров, которое было положительно воспринято участниками. Основное внимание в руководстве уделялось роли национальных и муниципальных государственных органов в оказании поддержки развитию логистической инфраструктуры за счет лучшего планирования земельных ресурсов, интермодальной транспортной связи и создания благоприятных условий для ведения бизнеса для частных инвесторов и логистических операторов. Руководство будет опубликовано в первом квартале 2023 года.

6. Инструмент Измерения и мониторинга эффективности коридоров ЦАРЭС (ИМЭК) остается важным источником информации о времени и затратах при перевозках вдоль шести транспортных коридоров ЦАРЭС. Результаты ИМЭК за 2020-2021 годы,

представленные на заседании, продемонстрировали существенное увеличение времени и затрат при транспортировке, что и ожидалось из-за пандемии COVID-19. Тем не менее, исторические тенденции по показателям ИМЭК с 2010 года не продемонстрировали улучшения затрат и времени при пересечении границ и скорости трансграничных перевозок по коридорам ЦАРЭС. Скорость трансграничных автомобильных грузовых перевозок в два раза ниже скорости внутри страны, при трансграничных железнодорожных перевозках скорость в три раза ниже, чем скорость железнодорожных грузовых перевозок внутри страны. Участники отметили отсутствие улучшений показателей эффективности коридоров ЦАРЭС и предложили направлять больше усилий на улучшение трансграничных транспортных и логистических операций. Секретариат ЦАРЭС рассмотрит возможные варианты лучшего решения проблем трансграничных перевозок посредством более проактивного управления коридорами ЦАРЭС.

7. **Безопасность дорожного движения.** РСЧ ЦАРЭС продолжают претворять в жизнь Стратегию безопасности дорожного движения ЦАРЭС до 2030 года «Безопасно связанные». Основное внимание по-прежнему уделяется Компоненту 2 (более безопасные дороги). Пять руководств ЦАРЭС по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения (ИОБДД) опубликованы и доступны на четырех языках (английском, русском, монгольском и китайском). Была проведена серия региональных и национальных семинаров по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения для повышения компетенций РСЧ в отношении (i) систем данных и исследований по безопасности дорожного движения; (ii) инженерного обеспечения безопасности дорожного движения; (iii) обучения и повышения информированности по безопасности дорожного движения; (iv) правоприменения в области безопасности дорожного движения; (v) безопасности пешеходов; (vi) расследования дорожно-транспортных происшествий; и (vii) проведения аудитов безопасности дорожного движения. Осуществляется подготовка новых руководств по ИОБДД: «Управление скоростью» и «Расследование аварийных участков».

8. Международная программа оценки дорог (iRAP) представила Руководство ИОБДД 5: Звездные рейтинги для аудита безопасности дорожного движения. Руководство основано на сочетании двух надежных и широко используемых методологий: звездной оценки RAP и аудита безопасности дорожного движения. Различные онлайн-инструменты обучения и оценки теперь доступны РСЧ ЦАРЭС для планирования и проектирования их дорожных проектов.

9. Отчетная карта по безопасности дорожного движения для региона ЦАРЭС представляет собой инструмент самооценки для изучения всех аспектов управления безопасностью дорожного движения. Отчетная карта была представлена участникам заседания вместе с общими рекомендациями по повышению общей безопасности дорожного движения по ее компонентам (управление безопасностью дорожного движения, более безопасная инфраструктура, более безопасные транспортные средства, более безопасные участники дорожного движения и пр.). Конкретные рекомендации по странам доступны в отчете, опубликованном на веб-сайте ЦАРЭС.

10. В то время как в последние годы большое внимание в рамках Программы ЦАРЭС уделялось инженерному обеспечению безопасности дорожного движения, все больше и больше внимания уделяется другим компонентам, особенно управлению безопасностью дорожного движения. Подход «Безопасная система» был внедрен вместе с методами постановки целей и измерения эффективности для повышения безопасности дорожного движения. Была подчеркнута роль данных и действий, основанных на данных.

11. В презентации Азиатско-Тихоокеанской обсерватории безопасности дорожного движения (APRSO) дополнительно обсуждалась важность отчетности и анализа данных о дорожно-транспортных происшествиях. Большинство РСЧ ЦАРЭС являются членами этого регионального форума по данным, политике и практике безопасности дорожного движения для обеспечения защиты человеческой жизни на дорогах в Азиатско-Тихоокеанском регионе. В настоящее время считается, что в среднем 84% дорожно-транспортных происшествий не отражаются в отчетности в странах с низким уровнем дохода и 51% - в странах со средним уровнем дохода. При значительном отсутствии прозрачности данных о дорожно-транспортных происшествиях и связанных с ними элементов данных достижение глобальных целей и целей ЦАРЭС по сокращению дорожно-транспортных происшествий будет проблематичным. Соответственно, APRSO будет распространять передовую практику сбора данных об авариях среди РСЧ ЦАРЭС и будет поддерживать их в реализации улучшенного сбора, анализа данных и отчетности посредством специальных цифровых платформ.

12. Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) представила глобальные данные по безопасности дорожного движения и тенденции, направленные на достижение 50-процентного сокращения дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом и травматизмом в рамках Десятилетия действий (2021–2030 гг.). РСЧ ЦАРЭС были представлены несколько глобальных отчетов для использования в качестве справочных документов в процессе их работы для достижения существенных улучшений в области безопасности дорожного движения.

13. **Управление дорожными активами.** За последнее десятилетие РСЧ ЦАРЭС осуществили значительные инвестиции в улучшение инфраструктуры региональных автомагистралей. В рамках Стратегии по транспорту и содействию торговле ЦАРЭС (СТСТ) до 2020 года большое внимание уделялось улучшению линейной инфраструктуры, и были достигнуты цели по показателям общего количества километров построенных или улучшенных дорог, установленных стратегией. Но в рамках ЦАРЭС было невозможно количественно определить общий процент дорожной сети ЦАРЭС в хорошем состоянии из-за быстрого износа дорожных активов и плохой прозрачности данных по их состоянию. Соответственно, в рамках СТСТ-2020 РСЧ ЦАРЭС и партнеры по развитию заложили прочную основу для создания надежного подхода к Системе управления дорожными активами (СУДА) в регионе. В рамках СТСТ-2020 были опубликованы и распространены в странах ЦАРЭС три продукта знаний: Сборник передового опыта в области управления дорожными активами; Руководство по контрактам на содержание дорог, ориентированное

на результаты, и Руководство для лиц, принимающих решения, по взиманию платы за пользование дорогами в странах ЦАРЭС. Обучающие мероприятия по СУДА были проведены в нескольких РСЧ ЦАРЭС, а компоненты СУДА были включены в дорожные проекты, финансируемые МФИ, в нескольких странах-членах ЦАРЭС.

14. В рамках Транспортной стратегии ЦАРЭС до 2030 года в сложный период пандемии продолжались разработка и распространение принципов СУДА. В течение 2020-2022 годов были проведены и представлены на 19-м заседании ККТС следующие мероприятия: СУДА и контракты на содержание дорог, ориентированное на результаты, (КСДОР) в регионе ЦАРЭС (оценка состояния); Исследование по финансированию содержания дорог в странах ЦАРЭС; Оценка пилотных проектов КСДОР в странах ЦАРЭС.

15. Оценка статуса СУДА и КСДОР ЦАРЭС была опубликована в октябре 2021 года. В публикации представлена общая информация о дорожных сетях, оценка институциональных рамок, практики управления в государственном и частном секторах, распределение финансирования содержания дорог каждой страной-членом ЦАРЭС. На основе оценок публикация включает рекомендации по странам. Отдельные страны (Азербайджан, Грузия, Кыргызская Республика, Пакистан, Таджикистан) уже получили пользу от адаптированных обучающих мероприятий, основанных на отчете о статусе. В отчете показано, что в течение 2018-2021 годов почти все РСЧ ЦАРЭС добились отчетливых улучшений в практическом применении СУДА на основе трехэтапной модели зрелости СУДА, включая четыре РСЧ, которые в основном или частично достигли уровня 3-го этапа (интеграция) в 2021 году по сравнению только с одной страной на этом уровне в 2018 году.

16. По состоянию на 2021 год ни одна из РСЧ ЦАРЭС не достигла уровня 3-го этапа (интеграция) с КСДОР, но большинство РСЧ ЦАРЭС реализовали пилотные проекты КСДОР. Программа ЦАРЭС инициировала исследование для изучения реализации этих пилотных проектов и обобщения уроков для изучения всеми РСЧ ЦАРЭС и партнерами по развитию. Планируется, что подготовка отчета будет завершена в начале 2023 года.

17. Еще одним результатом, представленным на заседании ККТС, является Исследование по дорожным фондам и изменениям пользователей в странах ЦАРЭС, которое в основном завершено и ожидается для официальной публикации ЦАРЭС в 2022 году. Отчет был подготовлен в ответ на информацию о недостаточном финансировании дорожного сектора в большинстве РСЧ ЦАРЭС. Создание специальных дорожных фондов рассматривается как один из возможных способов обеспечения достаточного финансирования быстро расширяющихся или ранее недостаточно финансируемых национальных дорожных сетей. В отчете дана оценка дорожным фондам первого и второго поколения в пяти РСЧ ЦАРЭС, обобщен опыт пяти стран в управлении их дорожными фондами, описаны вызовы и передовой опыт, а также даны рекомендации для дальнейшего укрепления управления дорожными фондами в этих странах и в других РСЧ ЦАРЭС.

18. **Железные дороги.** 17–18 октября 2022 года в Алматы (Казахстан) состоялось 6-е заседание Рабочей группы по железнодорожному транспорту ЦАРЭС (РГЖТ). В заседании принимали участие представители РСЧ ЦАРЭС, и оно проводилась при поддержке партнеров по развитию, включая Азиатский банк развития, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ), Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), Международный союз железных дорог (МСЖД), Организацию сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и Экономическую и социальную комиссию ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН). Программа заседания, список участников, материалы презентаций и краткое изложение обсуждений для 6-го заседания РГЖТ ЦАРЭС опубликованы на веб-сайте Программы ЦАРЭС.

19. На заседании были рассмотрены вызовы в области трансграничных железнодорожных перевозок, в частности перевозок вдоль Коридора ЦАРЭС 2 (Средний коридор). Оценка Среднего коридора, подготовленная частными логистическими компаниями, связанными с Ассоциацией национальных экспедиторов Казахстана, выявила основные операционные и процедурные «узкие места» вдоль коридора, вызванные, прежде всего, недостаточной координацией между различными видами транспорта и странами, участвующими в перевозках вдоль коридора. Рекомендации были хорошо восприняты и детально обсуждены. В рамках РГЖТ ЦАРЭС будут проведены дополнительный анализ и обсуждение конкретных вопросов, связанных с железнодорожными перевозками по Среднему коридору.

20. Участники заседания РГЖТ обсудили оценки железнодорожного сектора по странам, проведенные в 2021–2022 годах. Национальные отчеты об оценке и краткий отчет по региону ЦАРЭС определили общие области, требующие дальнейшего анализа или помощи для РСЧ ЦАРЭС в реализации железнодорожных реформ. Были завершены дополнительные исследования по программным приложениям для планирования пропускной способности железнодорожных путей и составления расписаний, а также моделированию перевозок по сетям ЦАРЭС. Планируется оказать поддержку в области распространения новых знаний и развития потенциала для (i) создания и внедрения функций продаж и маркетинга железных дорог; (ii) проведения исследования по контейнеризации железнодорожных грузов; и (iii) стандартов и систем бухгалтерского учета для коммерциализации железных дорог. В рамках структуры РГЖТ ЦАРЭС будет продолжена разработка исследования по объемам перевозок для предлагаемой железной дороги КНР-Кыргызская Республика-Узбекистан, будет оказана поддержка в подготовке новых предварительных технико-экономические обоснований для (i) маршрутных поездов Узбекистан-Туркменистан и паромных сообщений и (ii) Северо-Западного грузового коридора Узбекистана.

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

22. **Авиация.** В течение 2020–2022 годов в рамках авиационного сектора ЦАРЭС было завершено два исследования: (i) исследование о воздействии COVID-19 на туризм и

авиацию; и (ii) предварительное технико-экономическое обоснование по воздушному проезду «Шелковый путь». Результаты этих исследований были представлены РСЧ ЦАРЭС в серии авиационных вебинаров ЦАРЭС в 2021 году. Исследование по COVID-19 указало на высокий риск снижения объема пассажирских авиаперевозок во время пандемии и в период после пандемии. Основываясь на рекомендациях исследования, Программа ЦАРЭС инициировала (i) авиационное исследование по бюджетным авиаперевозчикам (БАП) ЦАРЭС и (ii) исследование по авиационным грузовым перевозкам. На заседании было представлено и обсуждено текущее исследование по БАП.

23. Было отмечено, что в 2022 году в авиационном секторе ЦАРЭС наблюдалось значительное восстановление, при этом общий пассажиропоток вернулся к периоду до пандемии COVID. Региональные авиакомпании открыли новые прямые маршруты и начали работать новые компании БАП, что способствовало быстрому восстановлению регионального рынка авиаперевозок. До пандемии COVID-19 доля авиационных компаний с ограниченной ответственностью составляла около 15% от общего авиационного рынка ЦАРЭС, что значительно ниже среднемирового показателя в 30% и 50% в Азиатско-Тихоокеанском регионе. В 2019 году ни в одной из РСЧ ЦАРЭС вместимость авиакомпаний с ограниченной ответственностью не превышала 30% от общего авиационного рынка, в то время как в 2022 году в трех РСЧ ЦАРЭС (Грузия, Азербайджан и Казахстан) перевозчики с ограниченной ответственностью превысили 30% от доли рынка, в то время как средняя доля авиационных мощностей БАП приближается к 25% от общего авиационного рынка ЦАРЭС.

24. Исследование указало на дополнительные возможности для развития авиаперевозок БАП в регионе ЦАРЭС посредством: (i) улучшения нормативно-правовой базы в РСЧ ЦАРЭС; (ii) снижения аэропортовых расходов и налогов; (iii) увеличения открытости для конкуренции со стороны нерегиональных БАП, (iv) партнерских соглашений между авиакомпаниями для улучшения эффекта масштаба и повышения конкурентоспособности; (iv) развития терминалов БАП по модели аэропорта Кутаиси. Исследование планируется завершить в начале 2023 года.

25. **Страновые приоритетные транспортные программы.** Обосновывая вышеизложенное, странам ЦАРЭС было предложено поделиться последними тенденциями, ходом реализации, запланированными действиями и потребностями в поддержке. Отзывы участников были структурированы по трем кластерам: (i) Кластер 1 «Связывая Европу и Центральную Азию», в составе Грузии, Азербайджана и Туркменистана; (ii) Кластер 2 «Соединяя Восточную и Центральную Азию», в составе Казахстана, Кыргызской Республики, Китайской Народной Республики и Монголии; и (iii) Кластер 3 «Связывая Южную и Центральную Азию», в составе Пакистана, Таджикистана и Узбекистана. Вызовы и стратегические приоритеты, на которых акцентировали внимание участники, соответствуют основным направлениям, обсуждавшимся на 19-м заседании ККТС ЦАРЭС.

26. РСЧ ЦАРЭС подтвердили увеличение внимания своих программах по развитию транспорта устойчивости национальных и региональных транспортных систем за счет улучшения практики применения СУДА и управления безопасностью дорожного движения. Увеличился интерес к более экологическим транспортно-логистическим операциям при осуществлении перевозок всеми видами транспорта. Была выражена некоторая неудовлетворенность медленным прогрессом в улучшении трансграничных перевозок и логистики, поэтому РСЧ ЦАРЭС предложили начать работу по разработке стратегии в области содействия трансграничным перевозкам ЦАРЭС.

Заключение и слова благодарности

27. Участники выразили удовлетворение консенсусом, достигнутым в ходе заседания ККТС. Участники поблагодарили правительство КНР за председательство на заседании. Делегаты также выразили признательность Секретариату ЦАРЭС и партнерам по развитию за их работу по организации и содействию проведению заседания.