

# ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ ЦАРЭС 2030

---

ЯНВАРЬ 2020 ГОДА





# ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ ЦАРЭС 2030

---

ЯНВАРЬ 2020 ГОДА





Creative Commons Attribution 3.0 IGO license (CC BY 3.0 IGO)

© 2020 Азиатский банк развития  
6 ADB Avenue, Mandaluyong City, 1550 Metro Manila, Philippines  
Тел. +63 2 8632 4444; Факс +63 2 8636 2444  
[www.adb.org](http://www.adb.org)

Некоторые права защищены. Опубликовано в 2020 году.

ISBN 978-92-9262-011-0 (печатная версия), 978-92-9262-012-7 (электронная версия)  
Номер публикации: SPR200040-3  
Цифровой идентификатор объекта (ЦИО): <http://dx.doi.org/10.22617/SPR200040-3>

Изложенные в данной публикации взгляды выражают мнение авторов и могут не совпадать с мнениями и политикой Азиатского банка развития (АБР) или его Совета управляющих, а равно и с мнениями и политикой правительств тех стран, которые они представляют.

АБР не гарантирует точность данных, содержащихся в настоящей публикации, и не несет ответственность за какие-либо последствия их использования. Упоминание каких-либо конкретных компаний или продукции каких-либо конкретных изготовителей никоим образом не означает, что АБР одобряет или рекомендует эту продукцию или эти компании в качестве предпочтительных, по сравнению с другими подобными продуктами, которые не были упомянуты.

Использование каких-либо обозначений или упоминаний конкретных территорий или географических зон, равно как и использование в настоящем документе термина “страна”, ни в коей мере не означает выражение позиции АБР относительно правового или иного статуса такой территории или географической зоны.

Данный материал доступен на условиях лицензии Creative Commons Attribution 3.0 IGO (CC BY 3.0 IGO) <https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/igo/>. Использование Вами содержания данной публикации означает Ваше согласие соблюдать условия указанной лицензии. Для получения ссылок на источник, переводов, адаптаций и разрешений, пожалуйста, предварительно ознакомьтесь с положениями и условиями пользования по ссылке: <https://www.adb.org/terms-use#openaccess>

Вышеозначенная лицензия CC не распространяется на содержащиеся в данной публикации материалы, не защищенные авторскими правами АБР. Если материал относится к другому источнику – пожалуйста, свяжитесь с владельцем авторских прав или издателем этого материала для получения разрешения на его воспроизведение.

АБР не может привлекаться к ответственности в связи с какими-либо претензиями, вытекающими из использования Вами таких материалов.

Если у Вас имеются вопросы или комментарии в отношении содержания, либо если Вы желаете получить разрешение владельца авторских прав на использование публикации в целях, не предусмотренных настоящими условиями, или разрешение на использование логотипа АБР, пожалуйста, свяжитесь с [pubsmarketing@adb.org](mailto:pubsmarketing@adb.org).

Примечания:

В данной публикации символом “\$” обозначены доллары США.

АБР признает название “Китай” в отношении Китайской Народной Республики.

# Содержание

|   |    |
|---|----|
| ТАБЛИЦЫ, РИСУНКИ, ВСТАВКИ И КАРТЫ   | iv |
| АББРЕВИАТУРЫ И СОКРАЩЕНИЯ   | v  |
| ИСПОЛНИТЕЛЬНОЕ РЕЗЮМЕ   | vi |
| I. ВВЕДЕНИЕ   | 1  |
| II. ИЗВЛЕЧЕННЫЕ УРОКИ   | 2  |
| III. СТРАТЕГИЧЕСКИЕ РАМКИ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА ЦАРЭС                         | 5  |
| IV. СТРАТЕГИЧЕСКИЙ КОМПОНЕНТ—СОДЕЙСТВИЕ ТРАНСГРАНИЧНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ И ЛОГИСТИКЕ | 7  |
| V. СТРАТЕГИЧЕСКИЙ КОМПОНЕНТ—ДОРОГИ И УПРАВЛЕНИЕ ДОРОЖНЫМИ АКТИВАМИ            | 12 |
| VI. СТРАТЕГИЧЕСКИЙ КОМПОНЕНТ—БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ                  | 16 |
| VII. СТРАТЕГИЧЕСКИЙ КОМПОНЕНТ—ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ                                 | 19 |
| VIII. СТРАТЕГИЧЕСКИЙ КОМПОНЕНТ—АВИАЦИЯ  | 23 |
| IX. МЕХАНИЗМЫ РЕАЛИЗАЦИИ И ПЛАН ДЕЙСТВИЙ                                      | 26 |
| ПРИЛОЖЕНИЯ  |    |
| 1. Профили коридоров ЦАРЭС  | 29 |
| 2. Приоритетные инвестиционные проекты ЦАРЭС по странам                       | 35 |
| 3. Индикаторы конечного результата для транспортного сектора ЦАРЭС            | 38 |

# Таблицы, рисунки, вставки и карты

## ТАБЛИЦЫ

|      |  |    |
|------|--|----|
| 1    | Транспортная стратегия ЦАРЭС – Две цели и Пять ключевых компонентов                  | 6  |
| 2    | Компоненты управления дорожными активами   | 14 |
| 3    | Экономия затрат по контрактам с учетом результатов эксплуатации                      | 15 |
| 4    | Отчет о проделанной работе и скользящий план действий по транспортному сектору ЦАРЭС | 28 |
| A1.1 | Коридор ЦАРЭС 1: Европа – Восточная Азия   | 29 |
| A1.2 | Коридор ЦАРЭС 2: Европа – Средиземноморье – Восточная Азия                           | 30 |
| A1.3 | Коридор ЦАРЭС 3: Российская Федерация – Ближний Восток и Южная Азия                  | 31 |
| A1.4 | Коридор ЦАРЭС 4: Российская Федерация – Восточная Азия                               | 32 |
| A1.5 | Коридор ЦАРЭС 5: Восточная Азия – Ближний Восток и Южная Азия                        | 33 |
| A1.6 | Коридор ЦАРЭС 6: Европа, Ближний Восток и Южная Азия                                 | 34 |

## РИСУНКИ

|   |   |    |
|---|---|----|
| 1 | Средняя скорость пересечения границ с задержками и без задержек вдоль коридоров ЦАРЭС                                     | 9  |
| 2 | Компоненты двусторонних и региональных соглашений о трансграничных перевозках   | 9  |
| 3 | Оценочные показатели смертности в результате ДТП в странах ЦАРЭС, Сербии, Швеции и Великобритании в 2010, 2013 и 2016 гг. | 16 |
| 4 | Пять компонентов Десятилетия действий Организации Объединенных Наций по обеспечению безопасности дорожного движения       | 18 |
| 5 | Структура Железнодорожной стратегии ЦАРЭС   | 21 |
| 6 | Структура авиационного компонента ЦАРЭС   | 24 |

## ВСТАВКА

|   |   |    |
|---|---|----|
| 1 | Анализ Системы управления дорожными активами на различных уровнях бюджета | 13 |
|---|---|----|

## КАРТЫ

|   |   |    |
|---|---|----|
| 1 | Мультимодальные коридоры ЦАРЭС            | 3  |
| 2 | Выделенные железнодорожные коридоры ЦАРЭС | 20 |

# Аббревиатуры и сокращения

|       |   |   |
|-------|---|---|
| АБР   | - | Азиатский банк развития                                       |
| ЦАРЭС | - | Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество |
| СТПЛ  | - | содействие трансграничным перевозкам и логистике              |
| ФАПЭ  | - | Федерация ассоциаций перевозчиков и аудиторов ЦАРЭС           |
| ИМЭК  | - | Измерение и мониторинг эффективности коридоров                |
| ТСЦ   | - | Транспортная стратегия ЦАРЭС                                  |
| РСЧ   | - | развивающаяся страна-член                                     |
| ИКТ   | - | информационно-коммуникационные технологии                     |
| КМ    | - | километр  |
| КМ/Ч  | - | километры в час   |
| ТОРЭ  | - | техническое обслуживание с учетом результатов эксплуатации    |
| КНР   | - | Китайская Народная Республика                                 |
| ГЧП   | - | государственно-частное партнерство                            |
| СУДА  | - | система управления дорожными активами                         |
| СПЗ   | - | скорость прохождения с задержкой                              |
| СПБЗ  | - | скорость прохождения без задержки                             |
| ККТС  | - | Координационный комитет по транспортному сектору              |
| ОПРТС | - | Отчет о проделанной работе в транспортном секторе             |
| СТСТ  | - | Стратегия по транспорту и содействию торговле                 |

# Исполнительное резюме

Новая Транспортная стратегия Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) 2030 основывается на достигнутом прогрессе и уроках, извлеченных из Стратегии ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле до 2020 года (СТСТ 2020). Она связана с общей программой ЦАРЭС 2030 в областях улучшения связанности и устойчивости. В данной стратегии содействие торговле было отделено от транспорта. Транспортная стратегия будет реализовываться в сочетании с недавней Интегрированной программой по торговле ЦАРЭС до 2030 года (ИПТЦ 2030). Каждая из них в настоящее время более тесно связана с целями ЦАРЭС 2030. В рамках реализации стратегии 2020, к 2017 году были достигнуты цели, заключавшиеся в строительстве 7800 километров (км) дорог коридоров ЦАРЭС и 1800 км железнодорожных путей. Однако в рамках стратегии 2030 будет сделан акцент на повышение устойчивости и качества сетей, в дополнение к строительству и капитальному ремонту транспортных коридоров. В будущем больше внимания будет уделяться целям мультимодальной связанности, управления дорожными активами, безопасности дорожного движения и технического обслуживания с учетом результатов эксплуатации. Работа в области знаний в этих областях будет активно трансформироваться в конкретные меры экономической политики в странах ЦАРЭС посредством применения подходов, опирающихся на спрос.

Отчетность в виде ежегодных Отчетов о транспорте ЦАРЭС будет более детализированной, чем раньше. Ранее Секретариат имел тенденцию отчитываться о средних показателях, под которыми скрывался огромный разброс между показателями в регионе. Разукрупнение и предоставление частных примеров упростит для развивающейся страны-члена (РСЧ) возможность анализировать свои собственные сети в сравнении с другими сетями, предоставляя полезные данные, которые положительно влияют на национальное планирование, сотрудничество и взаимное обучение. Аналогичным образом, будущая работа в области знаний будет более гибкой и ориентированной на спрос. Продукты знаний будут разрабатываться в качестве практических инструментов поддержки принятия решений для РСЧ ЦАРЭС.

Основное внимание стратегии сосредоточено на пяти стратегических элементах: управлении дорогами и дорожными активами, железных дорогах, трансграничных перевозках и логистике, безопасности дорожного движения и авиации; поскольку их актуальность для РСЧ ЦАРЭС была подтверждена. Однако стратегия также открыта для включения новых стратегических транспортных элементов в ответ на возникающие приоритеты РСЧ ЦАРЭС и партнеров по развитию. Эффективность трансграничных перевозок и логистики была определена как особенно слабое место программы на сегодняшний день. Поэтому Стратегия обязуется усилить свою сосредоточенность на укреплении доверия и сотрудничества между РСЧ ЦАРЭС для снижения нефизических торговых и логистических барьеров. Особое внимание и поддержка будут сосредоточены на странах с серьезными процедурными и инфраструктурными узкими местами, которые негативно влияют на общую эффективность отдельных коридоров и всей сети в целом. Стратегия также будет уделять все больше внимания морским портам, морским операциям, а также бесперебойной функциональной совместимости между различными видами транспорта для создания бесшовных мультимодальных коридоров в регионе ЦАРЭС и с остальным миром.



Новая стратегия опирается на предшествующую стратегию, предлагая ЦАРЭС в качестве средства для содействия более инновационному финансированию для все более крупных или сложных проектов регионального значения. Это включает в себя автомобильные и железнодорожные коридоры, которые усиливают миссию ЦАРЭС по созданию платформы регионального сотрудничества, объединяющей людей, политику и проекты для совместного и устойчивого развития. Такие стратегии финансирования будут включать в себя пути для участия частного сектора и будут основываться на таких инициативах, как пилотные инициативы, которые успешно способствовали развитию сотрудничества между частными грузовыми операторами вдоль коридоров ЦАРЭС, многосторонние руководящие группы доноров для региональных железнодорожных коридоров и разработка моделей получения доходов для предлагаемых мегапроектов – таких как второй туннель Саланг в Коридорах 5 и 6.

Программа ЦАРЭС будет продолжать предоставлять РСЧ ЦАРЭС и партнерам по развитию коммуникационную и координационную платформу для представления и обсуждения новых проектов и транспортных инициатив. Это даст РСЧ возможность приводить свои приоритеты в соответствие друг с другом и создавать надежно связанную транспортную сеть, нормативы и методы организации работы. Стратегия будет поддерживать повестку дня ЦАРЭС в области устойчивого развития путем удовлетворения высокого спроса на преобразование инвестиций в транспортную инфраструктуру в устойчивое экономическое и социальное развитие региона.



# Введение

1. Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) представляет собой партнерство 11 развивающихся стран-членов (РСЧ)<sup>1</sup> и партнеров по развитию, работающих вместе для содействия развитию через сотрудничество, чтобы стимулировать ускоренный экономический рост и сокращение бедности. Она руководствуется всеобъемлющим видением «Хорошие соседи, хорошие партнеры и хорошие перспективы». Программа охватывает несколько операционных кластеров, включая экономическое и инфраструктурное взаимодействие, которое включает в себя транспортный и энергетический секторы.

2. На 16-й Министерской конференции ЦАРЭС в 2017 году министры одобрили стратегию ЦАРЭС 2030: «Соединяя регион для совместного и устойчивого развития» (ЦАРЭС 2030) – новую стратегическую основу, которой программа будет руководствоваться до 2030 года, включительно. ЦАРЭС 2030 строится на прочной основе того прогресса, который был достигнут в рамках ЦАРЭС 2020, обновляя при этом свои стратегические направления для более эффективного реагирования на стоящие перед регионом задачи долгосрочного развития. ЦАРЭС 2030 вдохновляется миссией по созданию открытой и всеохватной платформы регионального сотрудничества, которая объединяет людей, политику и проекты для общего и устойчивого развития.

3. После одобрения новой Стратегии ЦАРЭС 2030 была составлена – и одобрена в ноябре 2018 года – новая Интегрированная программа по торговле ЦАРЭС до 2030 года, после чего была подготовлена Транспортная стратегия ЦАРЭС (ТСЦ) до 2030 года, которая была утверждена Министрами ЦАРЭС в ноябре

2019 года. Разработка отдельных стратегических планов по торговле и транспорту должна рассматриваться не как фрагментация повестки дня в области торговли и транспорта, а, скорее, как более глубокий ответ на призыв к более тесному согласованию всех операционных кластеров ЦАРЭС для достижения целей ЦАРЭС 2030 по соединению региона для общего устойчивого социально-экономического развития.

4. Признавая прочные связи между транспортом и торговлей, новая ТСЦ 2030 полностью соответствует целям сокращения торговых барьеров и издержек, расширения торговых связей и сокращения времени товарооборота. В то же время, она уделяет больше внимания устойчивости транспортных систем. В рамках Стратегии по транспорту и содействию торговле (СТСТ) 2020 ЦАРЭС был достигнут прогресс в определении стратегического направления для железнодорожного сектора посредством раскрытия потенциала железных дорог: Железнодорожная стратегия ЦАРЭС 2017-2030<sup>2</sup> и управление безопасностью дорожного движения посредством Безопасного сообщения: Региональная стратегия безопасности дорожного движения для стран ЦАРЭС, 2017-2030 гг.<sup>3</sup> Были созданы рабочие группы, проведены семинары по развитию потенциала, а также были произведены и распространены продукты знаний по пяти ключевым компонентам транспортного сектора ЦАРЭС: (i) трансграничные перевозки и логистика; (ii) управление дорогами и дорожными активами; (iii) управление безопасностью дорожного движения; (iv) железные дороги; и (v) авиация. ТСЦ 2030 опирается на эти пять ключевых компонентов, однако она гибка для того, чтобы иметь возможность адаптироваться к меняющимся приоритетам РСЧ ЦАРЭС и партнеров по развитию.

<sup>1</sup> Афганистан, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Пакистан, Китайская Народная Республика, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан

<sup>2</sup> Азиатский банк развития (АБР). 2017 г. *Высвобождение потенциала железных дорог: Стратегия развития железнодорожного транспорта ЦАРЭС (2017-2030 гг.)*. Манила. <https://www.adb.org/documents/railway-strategy-carec-2017-2030>

<sup>3</sup> АБР. 2017. *Безопасная связанность: Региональная стратегия безопасности дорожного движения стран ЦАРЭС (2017-2030 гг.)*. Манила. <https://www.adb.org/documents/road-safety-strategy-carec-2017-2030>

# Извлеченные уроки

5. Большинство стран ЦАРЭС не имеют выхода к морю, однако обладают относительно хорошей наземной связанностью со своими основными торговыми партнерами в Европе, Восточной и Средней Азии. За прошедшее десятилетие некоторые РСЧ ЦАРЭС успешно наладили транспортные сухопутные мосты между быстрорастущей Восточной Азией и Западной Европой. Поставленные в СТСТ 2020 ЦАРЭС цели по строительству к 2020 году 7800 километров автомобильных дорог и 1800 км железнодорожных путей были превышены уже к 2017 году. Инвестиции в дорожную и железнодорожную инфраструктуру были сосредоточены вдоль шести транспортных коридоров ЦАРЭС, и все основные проекты ЦАРЭС находились в пределах географической территории ЦАРЭС.

6. На Карте 1 показаны шесть мультимодальных коридоров ЦАРЭС, которые продолжают направлять развитие транспортной инфраструктуры в рамках новой транспортной стратегии. Коридоры 1, 3, 4, 5 и 6 остаются такими, как определено в СТСТ 2020 (Приложение 1). Коридор 2 был пересмотрен в 2017 году – после того как к программе ЦАРЭС присоединилась Грузия. Продление данного коридора до Грузии расширяет возможности подключения мультимодальной сети ЦАРЭС к портам Черного моря и сухопутной границе с Турцией.

7. В дальнейшем, страны-члены ЦАРЭС будут продолжать уделять приоритетное внимание инвестиционным проектам и транспортным инициативам вдоль коридоров ЦАРЭС, уделяя больше внимания мультимодальной связанности, управлению дорожным хозяйством и безопасности дорожного движения. В рамках новой транспортной стратегии шесть коридоров рассматриваются как сеть экономических

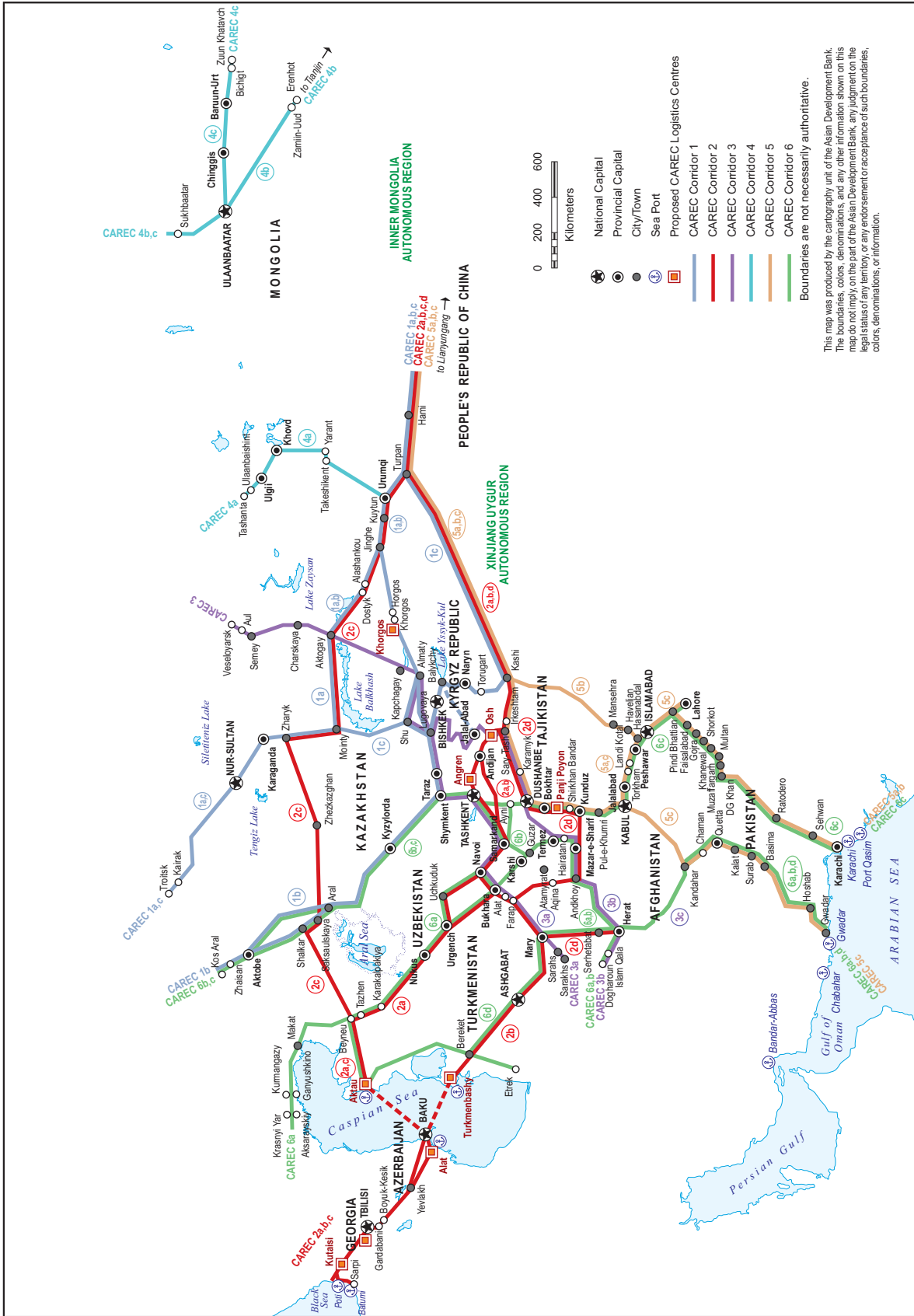
связей. Сеть коридоров ЦАРЭС включает в себя разветвляющиеся автомобильные и железные дороги, а также логистические объекты в дополнение к основным автомагистралям и железным дорогам ЦАРЭС.

8. Несмотря на убедительный прогресс в результатах развития инфраструктуры, ключевые результаты СТСТ 2020 – такие как улучшение средней скорости и сокращение стоимости проезда по коридорам ЦАРЭС – не улучшились. В 2018 году средняя скорость движения по всем шести коридорам ЦАРЭС достигала 21,3 км/час, отставая от поставленной на 2020 год цели (30 км/час) и оставаясь ниже базового показателя 2010 года (23,5 км/час). Тем не менее, среднее значение не показывает всю картину. Средние скоростные характеристики каждого из шести Коридоров ЦАРЭС существенно различаются, варьируя – для автомобильного транспорта – от 6 км/час в Коридоре 6d до 34 км/час в Коридоре 1a.<sup>4</sup>

9. Более того, прогресс в развитии инфраструктуры не всегда приводит напрямую к улучшенным результатам в сфере торговли и транспорта. Поэтому Программа ЦАРЭС будет и далее усиливать свое внимание, сосредоточенное на усилении взаимного доверия и сотрудничества между странами-членами ЦАРЭС для сокращения физических торговых и логистических барьеров. Всем странам, которые стремятся улучшить трансграничные перевозки и логистику, будет оказана дополнительная помощь в распространении знаний и поддержка в развитии потенциала. Особое внимание и поддержка будут уделяться странам, в которых процедурные и инфраструктурные узкие места высоки и затрагивают эффективность отдельных коридоров и всей сети.

<sup>4</sup> АБР. 2019 г. Измерение и мониторинг эффективности коридоров ЦАРЭС, Годовой отчет за 2018 год. Манила. <https://www.adb.org/publications/cares-cpmm-annual-report-2018>.

Карта 1: Мультимодальные коридоры ЦАРЭС



cars 19-1648 AV

Источник: Секретариат ЦАРЭС

10. Для понимания показателей функционирования отдельных стран и коридоров ЦАРЭС требуется детализированный мониторинг эксплуатационных показателей. Отчетность программы ЦАРЭС переключится со средних на разукрупненные эксплуатационные показатели. Будет разработан набор комплексных показателей и аналитических отчетов с разбивкой по отдельным странам и коридорам. Это обеспечит полезную справочную информацию, сравнительный анализ и рекомендации для рассмотрения и принятия решений соответствующими государственными органами РСЧ ЦАРЭС.

11. Начатое в 2010 году исследование «Измерение и мониторинг эффективности коридоров» (ИМЭК) ЦАРЭС отвечает этим требованиям и будет и впредь оставаться основным источником информации о функционировании транспорта и проблемах, существующих вдоль Коридоров ЦАРЭС. Данные, собранные к настоящему времени в рамках ИМЭК ЦАРЭС, будут использоваться для составления аналитических отчетов с целью оказания РСЧ ЦАРЭС поддержки в их работе по улучшению инфраструктуры коридоров ЦАРЭС и сопутствующих процедур.

12. Отчет о проделанной работе в транспортном секторе (ОПРТС) ЦАРЭС будет и далее предоставлять ежегодную обновленную информацию о прогрессе по всем ключевым компонентам работы в транспортном секторе ЦАРЭС. ОПРТС предоставит всем РСЧ ЦАРЭС возможность обмениваться друг с другом обновленными данными о достигнутом прогрессе в рамках своих приоритетных транспортных инвестиционных проектов, своими приоритетными инвестиционными планами и потребностями на следующие несколько лет. В ОПРТС также будут представлены связанные подробные отчеты на конкретные интересующие темы транспортного сектора – такие как достижения в сфере безопасности дорожного движения, железные дороги, управление дорожными активами или иные интересующие их темы.

13. ЦАРЭС будет поощрять участие частного сектора в финансировании и эксплуатации транспортных активов в качестве механизма повышения эффективности, расширения базы финансирования, улучшения управления рисками и поощрения институционального реформирования государственных транспортных операторов. Федерация ассоциаций перевозчиков и экспедиторов (ФАПЭ) ЦАРЭС успешно опробовала инициативы сотрудничества между частными грузовыми операторами вдоль коридоров ЦАРЭС, и будет расширять пилотные проекты и реализовывать другие совместные государственно-частные инициативы в рамках ТЦЦ 2030.

# Стратегические рамки транспортного сектора ЦАРЭС

14. Приоритеты транспортного сектора ЦАРЭС полностью согласуются с миссией ЦАРЭС по созданию *Региональной платформы сотрудничества, соединяющей людей, политику, и проекты в интересах совместного и устойчивого развития*. Ключевыми целями Транспортной стратегии ЦАРЭС являются *Связность и Устойчивость*.

15. Для улучшения торговых и транспортных связей РСЧ ЦАРЭС и партнеры по развитию будут сосредоточены на определении приоритетов и реализации проектов по развитию транспортной инфраструктуры вдоль коридоров ЦАРЭС. Программа ЦАРЭС обеспечит коммуникационную и координационную платформу для РСЧ ЦАРЭС и партнеров по развитию для представления и обсуждения новых проектов и транспортных инициатив. Платформа будет и впредь поддерживать РСЧ в согласовании своих приоритетов, построении связанной транспортной сети и улучшении правил регулирования и методов эксплуатации. Благодаря программе ЦАРЭС, отдельные РСЧ смогут консолидировать поддержку инициатив среди своих соседей и совместными усилиями привлекать средства для финансирования развития на реализацию крупномасштабных инфраструктурных проектов.

16. В течение периода реализации ТСЦ 2030 РСЧ ЦАРЭС и партнеры по развитию будут уделять больше внимания гармонизации операционных процедур и оборудования для обеспечения бесперебойной мультимодальной работы вдоль коридоров ЦАРЭС. Портовые и грузовые операции будут лучше согласованы с наземным транспортом благодаря внедрению современных информационно-коммуникационных

технологий (ИКТ), согласованных стандартов данных о перевозках и транспортных документов, составлению графиков операций и институциональным реформам. Частные транспортные и логистические операторы будут привлекаться для диагностирования проблем со связностью и определения приоритетов для улучшений в трансграничных мультимодальных перевозках и логистике с целью лучшего согласования трансграничных транспортных операций в странах ЦАРЭС.

17. Программа ЦАРЭС будет продолжать продвигать лучшие стандарты качества при разработке и реализации транспортных проектов. Надежные гарантии и экологические стандарты, высокое качество и устойчивый дизайн, прозрачные закупки и эффективная практика реализации проектов являются отличительными признаками программы ЦАРЭС. Насколько это возможно, проекты развития инфраструктуры будут включать в себя элементы устойчивого развития, включая более экологичный транспорт, которые будут способствовать дальнейшему усилению их регионального экономического и социального воздействия.

18. Максимальное внимание будет уделено повестке дня в области обеспечения *устойчивости*, учитывая высокий спрос на преобразование инвестиций в транспортную инфраструктуру в устойчивое экономическое и социальное развитие. Особое внимание будет уделяться снижению трансграничных торговых и логистических барьеров с целью поддержки роста свободной торговли и экономического развития в регионе ЦАРЭС. Важность улучшенного финансирования и организации управления дорожными и железнодорожными активами для более устойчивых

инвестиций в транспортную инфраструктуру будет находиться в центре внимания продуктов знаний и мероприятий по развитию институционального потенциала ЦАРЭС. Современные принципы и практика безопасности дорожного движения будут еще глубже интегрированы в транспортную инфраструктуру и операции за счет последовательной реализации приоритетных действий в рамках Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС до 2030 года.

19. В рамках ТЦЦ 2030 мероприятия по каждому из ключевых компонентов транспортного сектора ЦАРЭС должны будут способствовать как улучшению региональной связанности, так и повышению устойчивости региональной транспортной системы (Таблица 1).

**Таблица 1: Транспортная стратегия ЦАРЭС—Две цели и Пять ключевых компонентов**

| Транспортный компонент                               | Задача обеспечения <i>связанности</i>  | Задача обеспечения <i>устойчивости</i>   |
|--|--|--|
| Трансграничные перевозки и логистика                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Выполнение соглашений и конвенций по содействию (упрощению процедур) перевозкам и стимулированию диалога по вопросам региональных перевозок</li> <li>Улучшение пограничных объектов и процедур пересечения границ</li> <li>Развитие и эксплуатация портов и логистических центров и операций для обеспечения бесперебойного взаимодействия всех видов транспорта.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Снижение торговых издержек, увеличение объемов торговли и рост экономики</li> <li>Повышение эффективности и профессиональной добросовестности государственных учреждений</li> <li>Улучшение защищенности и безопасности</li> </ul>  |
| Автомобильные дороги и управление дорожными активами | <ul style="list-style-type: none"> <li>Выделение достаточных финансовых средств на строительство, капитальный ремонт и техническое обслуживание автомобильных дорог</li> <li>Стратегическое долгосрочное планирование развития региональных и национальных транспортных сетей для удовлетворения растущих потребностей в социальной, экономической и торговой сферах</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Улучшившиеся экономические и социальные условия за счет улучшения связанности</li> <li>Сильный акцент на стоимости и качестве жизненного цикла для осуществления более устойчивых инвестиций в инфраструктуру</li> <li>Распределение финансирования на основе использования надежных инструментов анализа и поддержки принятия решений, таких как Система управления дорожными активами (СУДА)</li> <li>Институциональные и процедурные реформы для улучшения управления национальными дорожными активами</li> <li>Усиление участия частного сектора в эксплуатации и техническом обслуживании дорог</li> </ul> |
| Безопасность дорожного движения                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Улучшение склонности к путешествиям благодаря повышенной безопасности</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Улучшение безопасности дорожного движения, ведущее к сокращению экономических и человеческих потерь и ущерба для здоровья</li> </ul>  |
| Железные дороги                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Строительство, капитальный ремонт, модернизация и техническое обслуживание железных дорог</li> <li>Развитие станций и интермодальных объектов</li> <li>Покупка и техническое обслуживание подвижного состава, подходящего для возникающих потребностей</li> <li>Действенные коммерческие и эффективные операционные методы</li> <li>Переход железных дорог на цифровые технологии для улучшения координации деятельности и поддержки принятия управленческих решений</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Улучшение экономических и социальных условий за счет снижения стоимости и повышения качества услуг</li> <li>Устойчивые методы организации и выполнения работ, включая управление финансовыми затратами и стоимостью жизненного цикла, управление и модернизацию железнодорожных активов, квалификацию персонала</li> <li>Повышение безопасности для всех пользователей – в особенности, для женщин</li> <li>Повышение экологической устойчивости за счет перераспределения грузовых потоков между отдельными видами транспорта, повышения энергоэффективности и переключения на другие виды топлива</li> </ul>  |
| Авиация  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Развитие аэропортов и общественного транспортного сообщения</li> <li>Региональная и национальная политика и соглашения для стимулирования конкуренции и сотрудничества на открытых рынках</li> <li>Повышение эффективности грузовых воздушных перевозок</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Расширенные экономические возможности за счет торговли, промышленности и туризма</li> <li>Повышение эффективности и безопасности</li> <li>Улучшение экономических и социальных условий благодаря снижению стоимости услуг и повышению качества обслуживания</li> </ul>  |

Источник: Программа ЦАРЭС.



# Стратегический компонент— Содействие трансграничным перевозкам и логистике

**20. ЦАРЭС и Содействие трансграничным перевозкам и логистике (СТПЛ):** С самого начала Программа ЦАРЭС была сосредоточена на улучшении трансграничного перемещения людей и грузов. Программа ЦАРЭС разработала целостный подход к содействию торговле и транспорту, что нашло отражение в философии Стратегии ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле (СТСТ ЦАРЭС). В СТСТ ЦАРЭС<sup>5</sup> были предложены меры по улучшению таможенных и других процедур пограничного контроля; внедрению современных принципов управления рисками при пограничном контроле грузов, транспортных средств и водителей; улучшению инфраструктуры и оборудования для пересечения границы; упрощению трансграничных и транзитных перевозок посредством применения международных транспортных конвенций и соглашений, а также региональных соглашений о правах на перевозки; поддержке создания мультимодальных логистических центров в стратегических местах вдоль транспортных коридоров ЦАРЭС.

**21.** В СТСТ ЦАРЭС был принят основанный на коридорах ЦАРЭС подход к СТПЛ, сосредотачивающий приоритетные инвестиции в инфраструктуру и действия по содействию транспорту вдоль шести коридоров ЦАРЭС. Система ИМЭК была разработана для мониторинга времени и затрат на автомобильные и железнодорожные перевозки через ключевые пограничные пункты пропуска вдоль коридоров ЦАРЭС, чтобы понимать воздействие инициатив СТПЛ. Мониторинг начался в 2010 году и

осуществлялся ФАПЭ ЦАРЭС. В СТСТ также было предложено создать отделы управления коридорами для отдельных пилотных коридоров, а также выделенные железнодорожные коридоры для более интегрированного управления коридорами ЦАРЭС.

**22. Ключевые вопросы:** Несмотря на желание внедрить интегрированный подход к трансграничным перевозкам и логистике, институциональная координация между национальными транспортными и пограничными агентствами (ПА – такими как таможенная, пограничная служба, санитарно-фитосанитарная служба) остается слабой в большинстве РСЧ ЦАРЭС. Еще слабее является трансграничная координация между пограничными органами соседних стран. В результате, среднее время и стоимость пересечения границ остаются очень высокими, а средняя скорость движения по коридорам ЦАРЭС остается низкой (Рисунок 1). В то время как средняя скорость грузовых перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом<sup>6</sup> за отчетный период (с 2010 по 2018 гг.) не улучшилась, скорость пересечения границ без задержек (СПБЗ) продемонстрировала существенное улучшение.<sup>7</sup> Это дает основание предполагать, что действия ЦАРЭС по улучшению автодорожной и железнодорожной инфраструктуры способствовали увеличению скорости движения, однако эти выгоды теряются из-за медленного и утомительного пересечения границ и других государственных инспекционных процедур.

<sup>5</sup> СТСТ ЦАРЭС 2008 и СТСТ ЦАРЭС 2020.

<sup>6</sup> Скорость с задержками учитывает все остановки для прохождения проверок государственными органами и время нахождения в очереди/ожидания.

<sup>7</sup> Скорость без задержек (СПБЗ) исключает все остановки для прохождения проверок государственными органами и время нахождения в очереди/ожидания, и учитывает только лишь фактическое время в пути.

23. Данные ИМЭК ЦАРЭС продемонстрировали улучшение некоторых показателей времени прохождения границ вдоль отобранных коридоров и в отдельных пунктах пересечения границ. В 2018 году наиболее эффективные пункты пересечения границ достигли сокращения общего среднего времени оформления одного транспортного средства входящего (импортного) и исходящего (экспортного) трафика до 0,1 часа, что соответствует лучшим международным нормам. В 2018 году в наименее эффективных пунктах пересечения границ исходящие транспортные средства испытывали задержку, в среднем, на 65 часов, а входящие транспортные средства – в среднем, на 25 часов. Кроме того, среднее общее время обработки одного транспортного средства в наименее эффективной паре пунктов пересечения границы в сети ЦАРЭС достигло ошеломляющих 90 часов. Задержки при пересечении границы были вызваны целым рядом факторов:

- (i) Устаревшая инфраструктура и оборудование;
- (ii) Плохое управление движением в часы и сезоны пик, что приводит к образованию длинных очередей;
- (iii) Неэффективные и дублирующие друг друга таможенные, иммиграционные, охранные, санитарные и фитосанитарные процедуры;
- (iv) Отсутствие действующих соглашений о правах на перевозку, приводящее к необходимости перевалки грузов или длительному времени ожидания специальных разрешений на движение;
- (v) Отсутствие эффективных механизмов обеспечения гарантий таможенного транзита, что приводит к длительному ожиданию таможенного сопровождения или таможенного обеспечения;
- (vi) Слабые системы и практика управления рисками; и
- (vii) Взятничество со стороны сотрудников пограничного контроля, приводящее к намеренному замедлению процедур для перевозчиков, которые не готовы платить неофициальные сборы.

24. К наиболее существенным препятствиям свободному передвижению грузов и пассажиров, не охваченных ИМЭК, относятся отсутствие соглашений о

правах на дорожное движение между отдельными РСЧ, постоянное или временное закрытие пунктов пересечения границы, ограничения на конкретные виды движения, двусторонний правовой статус некоторых пограничных пунктов пропуска ЦАРЭС и другие ограничительные практики. В результате, транзитные перевозки часто отклоняются от наиболее прямого и удобного маршрута, и такая неэффективность не измерялась в рамках ИМЭК, поскольку в ИМЭК рассматривалось только лишь время пересечения границ, но не общая продолжительность поездки. Кроме того, эти проблемы могут означать необходимость перевалки грузов между транспортными средствами соседних стран, увеличивая время и стоимость перевозки и негативно влияя на региональную торговлю.

25. Транспортные коридоры ЦАРЭС обеспечивают наземное сообщение с глубоководными портами Аравийского и Черного морей, обеспечивая не имеющим выхода к морю странам доступ к зарубежным торговым партнерам. Дальнейшие улучшения связанности могут быть достигнуты за счет мультимодального коридора через Каспийское море. Несмотря на значительные инвестиции в морские порты и морские перевозки, мультимодальные логистические и транспортные операции в регионе остаются медленными и дорогостоящими. Значительные задержки и дополнительные расходы вызваны ограниченной функциональной совместимостью между водным и наземным видами транспорта, медленными процедурами пересечения границ, недостаточными логистическими средствами и устаревшими технологиями.

26. **Действия:** В 2015 году<sup>8</sup> РСЧ ЦАРЭС согласились принять принципы свободы транзита в пределах географической зоны ЦАРЭС путем заключения и полного соблюдения двусторонних и региональных трансграничных транспортных соглашений (Рисунок 2) и присоединения к ключевым соглашениям и конвенциям Организации Объединенных Наций по упрощению процедур трансграничных перевозок, включая Конвенцию МДП (1975 г.), Конвенцию о гармонизации пограничного контроля товаров (1982 г.) и Соглашение о КДПГ (1956 г.)<sup>9</sup>

<sup>8</sup> 14-е заседание Координационного комитета по транспортному сектору (ККТС) ЦАРЭС. Краткое изложение результатов заседания. <https://www.carecprogram.org/uploads/2015-TSCC-Summary-Proceedings-14th-CAREC-TSCC2.pdf>

<sup>9</sup> Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) Б 19 мая 1956 г. [https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/cmr\\_e.pdf](https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/cmr_e.pdf)

Рисунок 1: Средняя скорость пересечения границ с задержками и без задержек вдоль коридоров ЦАРЭС в 2010-2018 гг. (км/ч)



Источник: Секретариат ЦАРЭС. Методология и данные Измерения и мониторинга эффективности коридоров (ИМЭК) более подробно разъясняются в Годовом отчете ИМЭК ЦАРЭС за 2018 год.

Рисунок 2: Компоненты двусторонних и региональных соглашений о трансграничных перевозках



Источник: Секретариат ЦАРЭС. <https://www.carecprogram.org/uploads/2015-CBT-Workshop-02-Cross-Border-Transport-Facilitation-in-the-CAREC.pdf>

К 2017 году, после присоединения Пакистана и Китайской Народной Республики (КНР), все страны-члены ЦАРЭС были полностью охвачены МДП – причем, национальные автотранспортные ассоциации и местные торговые палаты выступают в качестве гарантирующих организаций. Параллельно с внедрением механизма таможенных гарантий МДП, отдельные страны-члены ЦАРЭС согласились на пилотное внедрение Усовершенствованной транзитной системы ЦАРЭС, которая в долгосрочной перспективе могла бы стать альтернативным механизмом гарантии таможенного транзита в рамках ЦАРЭС.

27. Несколько проектов по региональному улучшению приграничных служб (РУПС) были реализованы в странах-членах ЦАРЭС, которые реализовали целостный подход к улучшению пограничных пунктов, учреждений и процедур пересечения границ. Одним из существенных компонентов подхода РУПС было создание интегрированных структур управления для развития, обслуживания и скоординированного функционирования пунктов пересечения границ. Новые проекты ЦАРЭС, которые следуют подходу РУПС, будут включать в себя некоторые из этих элементов:

- (i) Создание интегрированных структур управления – таких как управления сухопутных портов;
- (ii) Строительство пунктов пропуска и установка контрольно-измерительной аппаратуры;
- (iii) Развертывание эффективных ИКТ-решений для обеспечения интегрированного потока и управления данными;
- (iv) Обучение и развитие потенциала для органов пограничного контроля;
- (v) Поддержка внедрения передовых наработок и правовых инструментов – таких как пересмотренная Киотская конвенция, Рамочные стандарты безопасности. ВТамО, Конвенция МДП, Конвенция о гармонизации (1982 г.) и других; и
- (vi) Поддержка внедрения парков МДП и систем электронных очередей для уменьшения заторов в пунктах пересечения границ, сокращения непроизводительного времени ожидания и

уменьшения объемов выбросов выхлопных газов из транспортных средств, стоящих в очередях.

28. Аналогичный комплексный подход будет применяться для развития деятельности морских портов. В апреле 2019 года Координационный комитет по транспортному сектору (ККТС) ЦАРЭС призвал повысить внимание, уделяемое мультимодальным операциям через региональные морские порты, и одобрил подготовку обзорного исследования для изучения ключевых вопросов и приоритетных действий для развития бесперебойных мультимодальных перевозок и логистики через морские порты ЦАРЭС. Приоритетные мероприятия, которые были изучены и рекомендованы в рамках предварительного обзорного исследования, заключались в следующем:

- (i) Разработка продуктов знаний о портах и судоходстве, логистических операциях и логистических центрах для оказания поддержки в принятии решений в рамках национальной политики для конкретных стран;
- (ii) Рекомендации относительно стандартизации оборудования, операционных стандартов и графиков для сокращения времени и издержек, обусловленных неудовлетворительным операционным взаимодействием. Особое внимание уделялось усилению контейнеризации грузовых перевозок по коридорам ЦАРЭС;
- (iii) Будет дополнительно поддерживаться использование стандартизированных транспортно-экспедиторских документов Международной федерации экспедиторских ассоциаций (FIATA), а также будут проводиться тренинги и мероприятия по развитию потенциала в партнерстве с FIATA и ФАПЭ ЦАРЭС;
- (iv) Внедрение предварительного уведомления о доставке в сочетании с надежными системами управления рисками для содействия скорейшей таможенной очистке грузов в морских и сухих портах;
- (v) Развертывание общих стандартов обмена данными и современных информационных систем для обеспечения бесперебойного электронного обмена данными между странами-членами ЦАРЭС,

- грузоотправителями, перевозчиками и органами пограничного контроля; и
- (vi) Поддержка реализации соответствующих международных транспортных конвенций и региональных транспортных соглашений для содействия свободе транзита в рамках внутренних водных путей ЦАРЭС.

29. В рамках ТСЦ 2030 современные ИКТ должны поддерживать бесперебойные транспортные операции вдоль транспортных коридоров ЦАРЭС. Соответствующие компоненты ИКТ будут интегрированы в транспортные проекты ЦАРЭС с целью улучшения результатов в части сокращения времени и стоимости трансграничных перевозок. Наиболее значимые проектные компоненты, связанные с ИКТ, заключаются в следующем:

- (i) Оптимизация оборудования для обеспечения безопасности и деловых процессов в сухопутных пунктах пересечения границ и морских портах;
- (ii) Интеллектуальные транспортные системы, позволяющие эффективно управлять движением в перегруженных районах вблизи морских портов, в пунктах пересечения границ, в городских районах, и в районах с суровыми погодными условиями – таких как горные районы;
- (iii) Объединение развития транспортной инфраструктуры с высокопроизводительными линиями связи – там, где это практично; и

- (iv) Информационные системы торговли и общего управления, – такие как Национальные единые окна торговли, – которые могут оказывать положительное воздействие на издержки и сроки осуществления международной торговли.

30. Частный сектор будет заниматься развитием бесперебойных трансграничных транспортных операций. При поддержке со стороны ФАПЭ ЦАРЭС, программа ЦАРЭС продолжит осуществлять мониторинг скорости и затрат на поездки по транспортным коридорам ЦАРЭС железнодорожным и автомобильным транспортом. Более активное вовлечение ФАПЭ ЦАРЭС поможет обеспечить углубленный анализ вопросов транспорта и логистики вдоль коридоров ЦАРЭС, будет способствовать составлению рекомендаций для сокращения времени и стоимости трансграничных перевозок, а также поддержит выполнение приоритетных действий.

31. Программа ЦАРЭС будет уделять первоочередное внимание целостному улучшению условий бизнес-логистики для обеспечения бесперебойной сквозной торговли и перевозок – как в регионе ЦАРЭС, так и за его пределами. Программа ЦАРЭС будет стремиться к улучшению показателей логистики всех РСЧ по всем компонентам, отслеживаемым с помощью Индекса эффективности логистики.<sup>10</sup> Обучение и развитие потенциала в области логистики и управления цепочками поставок в РСЧ ЦАРЭС будут иметь решающее значение для долгосрочного повышения эффективности региональной логистики.

<sup>10</sup> Всемирный банк. 2018 г. Индекс эффективности логистики (LPI). <https://lpi.worldbank.org/international/global>

# Стратегический компонент—Дороги и управление дорожными активами

**32. ЦАРЭС и дороги и управление дорожными активами (УДА).** На протяжении последнего десятилетия инвестиции в автодорожный сектор были направлены на строительство и капитальный ремонт приоритетных дорожных сетей в странах ЦАРЭС, чтобы повысить уровень и состояние этих дорог для удовлетворения текущих и будущих транспортных потребностей. Чтобы обеспечить долгосрочную устойчивость этих улучшений, СТСТ 2020 предусматривала разработку систем управления дорожными активами (СУДА) и реализацию контрактов на техническое обслуживание с учетом результатов эксплуатации (ТОРЭ) в нескольких РСЧ ЦАРЭС. Для достижения этой цели в апреле 2015 года был проведен региональный семинар по управлению дорожными активами, после чего были составлены и распространены три публикации по вопросам управления дорожным хозяйством. РСЧ разработали и использовали инструменты самооценки ЦАРЭС для оценки их статуса и возможностей для внедрения надежных СУДА. В течение периода реализации СТСТ 2020 РСЧ ЦАРЭС и партнеры по развитию продолжали работать над формой контрактов ТОРЭ и механизмами финансирования связанных с ТОРЭ проектов в целях развития.

**33. Ключевые вопросы.** Несмотря на улучшения в инфраструктуре дорожной сети ЦАРЭС и практике обслуживания дорог, приоритетное место в бюджетах отводится строительству и капитальному ремонту, а финансирование, выделяемое на техническое обслуживание, покрывает лишь часть расчетных потребностей. Более того, ограниченный объем финансирования технического обслуживания не всегда обусловлен потребностями и спросом, а направлен, как правило, на старые дороги,

которые находятся в плохом состоянии. В результате, в большинстве РСЧ ЦАРЭС надлежащее обслуживание недавно завершенных дорожных сетей отсутствует. Это привело к ускоренному ухудшению состояния этих дорог, что сократило актуализацию ожидаемой экономии времени за счет инвестиций.<sup>11</sup> Кроме того, отсутствие инвестиций в предварительное, плановое и профилактическое обслуживание сокращает срок службы активов, поскольку в определенный момент дороги достигнут такого состояния, в котором они перестанут быть ремонтпригодными и потребуют дорогостоящего капитального ремонта или полной реконструкции. В результате страны неосознанно увеличивают стоимость жизненного цикла своих дорожных активов.

**34. Действия.** Задачей этого стратегического компонента Программы ЦАРЭС является усиление управления дорожными активами в странах ЦАРЭС в ответ на существующие проблемы. Управление дорожными активами – это стратегический подход, который направлен на оптимальное распределение ресурсов для управления, эксплуатации, сохранения и улучшения дорожной инфраструктуры с целью удовлетворения потребностей нынешних и будущих участников дорожного движения. Управление дорожными активами рассматривает оптимизацию имеющегося финансирования и определяет оптимальное распределение этого финансирования по разным дорогам и типам инвестиций с целью максимизации преимуществ с течением времени с точки зрения улучшения состояния дорог и снижения затрат для участников дорожного движения. Собирая и анализируя данные, касающиеся дорожной сети и ее пользователей, правительства могут делать более взвешенный выбор в отношении

<sup>11</sup> Хотя ухудшение состояния дорог оказывает негативное влияние на время пребывания в пути, еще более значительная причина задержек связана с пограничными пунктами пропуска.

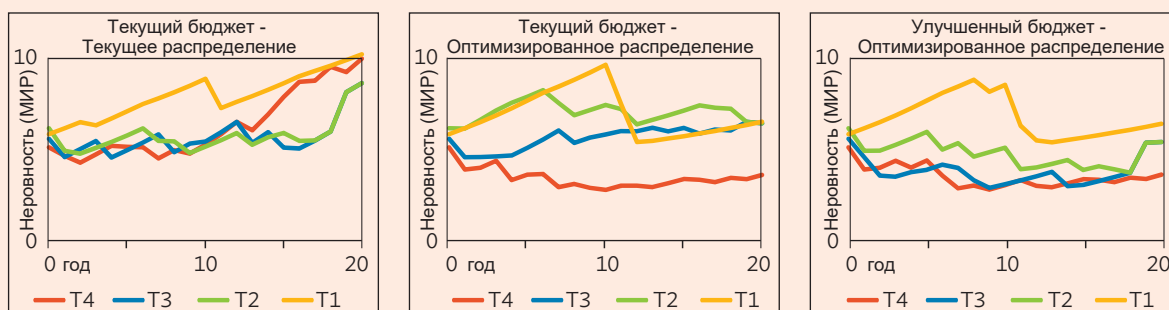
распределения средств на развитие, восстановление или техническое обслуживание постоянно расширяющейся сети дорог. При этом также могут учитываться любые ожидаемые последствия изменения климата. Такой подход приводит к смещению акцента с краткосрочных целей, связанных с повышением стандартов дорожного движения, на долгосрочные преимущества надлежащего содержания дорог для обеспечения устойчивости активов и удовлетворения будущих потребностей в финансировании дорожного сектора.

35. Хотя ЦАРЭС поддерживает текущее общее развитие шести дорожных коридоров ЦАРЭС, при определении приоритетности будущих инвестиций и технической помощи все большее внимание будет уделяться регулярному и периодическому техническому обслуживанию<sup>12</sup> завершенных строительством дорог до 2030 года. Это будет сочетаться с внедрением и дальнейшим развитием СУДА, которые оптимизируют и классифицируют распределение средств на техническое обслуживание в зависимости от долгосрочного состояния дорог и затрат.

36. Предусматриваемый СУДА подход направлен на оптимизацию эффективности и действенности распределения средств в дорожном секторе. СУДА позволяет правительствам прогнозировать будущее состояние автодорожной сети и определять влияние различных уровней финансирования и распределения средств на дорожную сеть в долгосрочной перспективе. Оптимизация уровней и распределения финансирования обычно приводит к смещению акцента с капитальных инвестиций в сторону сохранения дорог в хорошем или удовлетворительном состоянии, отдавая приоритет дорогам с большими объемами перевозок (более высокой интенсивностью движения). К 2019 году Пакистан стал единственной страной ЦАРЭС с повсеместно внедренной и полностью интегрированной СУДА для своей национальной сети автомобильных дорог, хотя несколько других стран-членов также продвинулись в этом направлении. В Пакистане внедрение СУДА привело к переключению ассигнования с капитального ремонта на периодическое техническое обслуживание и значительному снижению показателя средней неровности сети автомобильных дорог.

### Вставка: Анализ системы управления дорожными активами на различных уровнях бюджета

В приведенном ниже примере представлен анализ системы управления дорожными активами, описывающий ожидаемое с течением времени состояние автомагистрали в провинции Юньнань (Китайская Народная Республика) с учетом различных уровней бюджета и стратегий распределения финансирования. Первый график основан на текущих уровнях бюджета, при которых ассигнования сосредоточены на капитальном ремонте ограниченного количества дорог, находящихся в плохом состоянии, что приводит к постепенному ухудшению остальной части дорожной сети, которая не получает финансирования. На втором графике распределение финансирования оптимизировано при таком же бюджете, ориентируясь на дороги с большим объемом движения и отдавая приоритет профилактическому поддержанию дорог в хорошем или удовлетворительном состоянии. Это позволяет обслуживать большую часть сети и, в целом, улучшает состояние дорог – в особенности, дорог с высокой интенсивностью движения (Т4). На третьем графике показано, как увеличение бюджета позволяет восстанавливать и обслуживать большую часть дорожной сети с дальнейшим улучшением состояния дорог с течением времени (опять же, с акцентом на дороги с более высокой интенсивностью движения).



T1≤1000ADT, 1000ADT<T2≤2000ADT, 2000ADT<T3≤4000ADT, T4>4000ADT, ADT = среднесуточное количество проходящих автомобилей, МИР = Международный индекс ровности.

Источник: АБР. 2011 г. *Техническая помощь для Проекта устойчивого технического обслуживания дорог в провинции Юньнань, Манила.*

<sup>12</sup> Регулярное техническое обслуживание относится к мероприятиям, проводимым на регулярной основе для обеспечения надлежащего функционирования элементов дорог (например, очистки водостоков) и для проведения небольших ремонтных работ (например, ямочного ремонта). Периодическое техническое обслуживание относится к мероприятиям, предусматривающим наличие дорог для обновления дорожного покрытия и других элементов дорог.

**Таблица 2: Компоненты управления дорожными активами**

|                        |                            |              |
|------------------------|----------------------------|--------------|
| Институциональная база |                            | Планирование |
| Финансирование         | СУДА<br>сбор данных        |              |
|                        | СУДА<br>управление данными |              |
|                        | СУДА<br>анализ данных      |              |
| Реализация             |                            |              |

СУДА = система управления дорожными активами.

Источник: Секретариат ЦАРЭС.

37. Однако СУДА является всего лишь инструментом, и для надлежащего функционирования он должен быть интегрирован в более широкий контекст управления дорожным хозяйством, включая механизмы финансирования, процедур планирования, условий реализации и институциональной базы (Таблица 2). Такая интеграция, как правило, является главным барьером для извлечения странами всей выгоды из использования СУДА. Поэтому ЦАРЭС будет уделять значительное внимание работе со странами-членами для обеспечения того, чтобы их СУДА должным образом увязывались с существующими процедурами управления дорогами, или будет, по необходимости, оказывать содействие в корректировке этих процедур.

38. Это будет включать в себя рассмотрение возможных механизмов финансирования и различных уровней финансирования для содержания дорог, стратегий развития для обеспечения соответствующего финансирования операций технического обслуживания и прогнозирования воздействия на будущее состояние дорог и расходы участников дорожного движения. Особое внимание будет уделяться введению и развитию сборов с участников дорожного движения в качестве источника финансирования расходов на техническое обслуживание. Программа ЦАРЭС также будет определять то, каким образом СУДА может поддерживать существующие процедуры планирования в странах ЦАРЭС, усиливая принятие решений на основе объективного анализа данных. Будет произведена оценка потребности в

институциональных преобразованиях, обеспечивая при этом наличие необходимого институционального потенциала для функционирования СУДА и реализации соответствующих планов. Будут рассмотрены альтернативные способы реализации, чтобы определить варианты, обеспечивающие подходящие стимулы для своевременного осуществления технического обслуживания дорог в соответствии с планами.

В странах-членах ЦАРЭС используются разные механизмы финансирования. Для развития дорожной сети обычно используются общие бюджетные ассигнования и донорское финансирование. Хотя общие бюджетные ассигнования также являются общими для финансирования содержания дорог, существует растущая тенденция к введению целевых сборов с участников дорожного движения. Общие сборы с участников дорожного движения включают в себя налоги на топливо, плату за регистрацию транспортных средств, надбавку за большегрузные транспортные средства и дорожные сборы.

39. В поддержку управления дорожными активами программа ЦАРЭС также будет содействовать дальнейшему внедрению контрактов на техническое обслуживание с учетом результатов эксплуатации (ТОРЭ).<sup>13</sup> ТОРЭ облегчают управление ремонтом дорог и улучшают предсказуемость получаемого в результате состояния дорог, а также повышают интерес со стороны подрядчиков и обеспечивают стимулы для привлечения инвестиций в техническое обслуживание оборудования и своевременное осуществление ремонта. Как таковые, они очень хорошо дополняют СУДА. Опыт работы с ТОРЭ привел к экономии затрат на 15-30% по сравнению с традиционными подходами (Таблица 3). На 14-м заседании Координационного комитета по транспортному сектору (ККТС) в апреле 2015 года была подтверждена заинтересованность всего региона в реализации ТОРЭ, и с тех пор несколько стран успешно опробовали программы технического обслуживания ТОРЭ с планами дальнейшего расширения подобной практики. Программа ЦАРЭС будет продолжать оказывать поддержку странам-членам в решении проблем, с которыми приходится сталкиваться при проведении ТОРЭ – таких как использование подходящих показателей эффективности и структур стимулирования, отсутствие опыта местной подрядной отрасли и влияние перегрузки транспортных средств на состояние дорог.

<sup>13</sup> ТОРЭ включают в себя многолетние контракты на техническое обслуживание, требующие, чтобы подрядчики постоянно обеспечивали соответствие состояния дорог заранее установленным минимальным эксплуатационным требованиям.



**Таблица 3: Экономия затрат по контрактам с учетом результатов эксплуатации**

| Страна         | Официальные данные об экономии |
|----------------|--------------------------------|
| Австралия      | 10%–40%                        |
| Бразилия       | 15%–35%                        |
| Канада         | 20%                            |
| Эстония        | 20%–40%                        |
| Финляндия      | 18%                            |
| Нидерланды     | 30%–40%                        |
| Новая Зеландия | 15%–38%                        |
| США            | 10%–15%                        |

Источник: Международный обзор инновационной практики заключения договоров для автомобильных дорог, 2007 г.

40. ЦАРЭС будет работать со странами-членами для структурирования и реализации систем СУДА и ТОРЭ, чтобы поощрять принятие надлежащих стратегий технического обслуживания дорог, в соответствии с условиями и характеристиками каждой страны-члена. Эффективная реализация потребует значительных финансовых обязательств со стороны государственного и частного секторов, а также политической воли транспортных ведомств и государственных учреждений для проведения институциональных и нормативных реформ. Это также потребует активного участия частного сектора — как в выполнении работ, так и в поддержке со стороны руководства.

41. ЦАРЭС будет служить ведущей платформой для распространения знаний и региональных семинаров по применению СУДА и КОР. В 2018 году Секретариат ЦАРЭС выпустил сборник, в котором определены 11 передовых практических наработок, имеющих решающее значение для успешного внедрения и интеграции СУДА.<sup>14</sup> В том же году также было составлено руководство по ориентированным на результат контрактам на содержание дорог, в котором указаны передовые практические наработки и уроки, извлеченные из опыта различных стран.<sup>15</sup> Эти два документа составляют основу для дальнейшего внедрения и развития СУДА и ТОРЭ в странах-членах ЦАРЭС. Программа ЦАРЭС также будет оказывать более широкую поддержку для улучшения управления дорожными активами в странах-членах, обеспечивая механизмы финансирования, процедуры планирования, институциональные рамки и методы реализации, позволяющие использовать СУДА и ТОРЭ в полной мере.

42. ЦАРЭС предоставит платформу для содействия диалогу между различными правительственными агентствами и между разными странами, что имеет решающее значение, ввиду необходимости сотрудничества между несколькими агентствами для эффективного осуществления технического обслуживания дорог. Ввиду колоссальных региональных различий в подходах к обслуживанию дорог, страны-члены извлекут для себя пользу из обмена знаниями о передовых практических наработках, которые предлагает ЦАРЭС.

<sup>14</sup> АБР. 2018 г. *Сборник передового опыта управления дорожными активами*. Манила. <https://www.adb.org/publications/compendium-best-practices-road-asset-management>

<sup>15</sup> АБР. 2018 г. *Руководство по контрактам на техническое обслуживание дорог*. Манила. <https://www.adb.org/documents/guide-performance-based-road-maintenance-contracts>

# Стратегический компонент— Безопасность дорожного движения

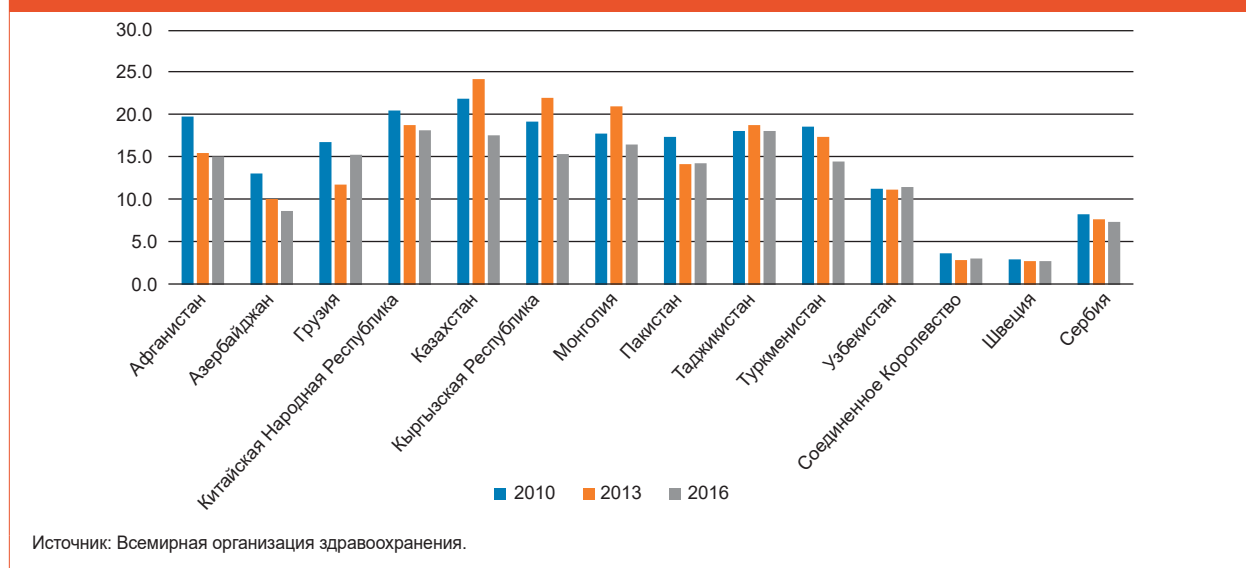
## 43. ЦАРЭС и безопасность дорожного движения.

По состоянию на 2014 год, дорожно-транспортные происшествия занимали восьмое место среди ведущих причин смертности в мире, и шестое место – в Центральной Азии. Улучшения в области безопасности дорожного движения могут значительно сократить смертность и травматизм в результате ДТП, одновременно обеспечивая значительные социальные и экономические выгоды. Например, в Западной Европе, где были предприняты серьезные усилия для повышения безопасности дорожного движения, дорожно-транспортные происшествия занимают лишь 24-е место среди ведущих причин смертности.<sup>16</sup> Таким образом, дорожно-транспортные происшествия можно предотвратить путем принятия международно признанных методов безопасности дорожного движения, основанных на тщательных исследованиях.

## 44. Ключевые вопросы.

Хотя показатели смертности в результате дорожно-транспортных происшествий снизились, в среднем, примерно на 15% с 2010 года во всех странах ЦАРЭС, количество ежегодных смертельных исходов в результате дорожно-транспортных происшествий (60 000) и травм (600 000) в регионе ЦАРЭС остается высоким (Рисунок 3).<sup>17</sup> По состоянию на 2018 год, уровень смертности от дорожно-транспортных происшествий варьируется от 8,7 до 18,1 на 100 000 населения в странах ЦАРЭС по сравнению с 2,8 в Швеции и 3,1 в Соединенном Королевстве.<sup>18</sup> Дорожно-транспортные происшествия являются лишь верхушкой айсберга. На каждый зарегистрированный несчастный случай с летальным исходом приходится несколько человек, получивших тяжелые травмы, которые имели тяжелые последствия для пострадавших и их семей – такие как постоянная утрата трудоспособности (инвалидность).

Рисунок 3: Оценочные показатели смертности в результате ДТП в странах ЦАРЭС, Сербии, Швеции и Великобритании в 2010, 2013 и 2016 гг. (на 100 000 населения)



<sup>16</sup> Глобальный фонд безопасности дорожного движения, Всемирный банк; Институт метрики и оценки здоровья. 2014 г. *Транспорт для здоровья: глобальное бремя болезней, связанных с автомобильным транспортом*. Сиэтл (ИНМЕ) и Вашингтон (Всемирный банк).

<sup>17</sup> Смертность в результате дорожно-транспортного происшествия определяется как летальный исход в течение 30 дней после дорожно-транспортного происшествия.

<sup>18</sup> Всемирная организация здоровья. 2018 г. *Глобальный отчет о состоянии безопасности дорожного движения*. Женева.

45. Законодательство, стандарты и практика в области безопасности дорожного движения во многих странах не отражают передовую международную практику. Сбор, отчетность и обмен данными о дорожно-транспортных происшествиях и несчастных случаях во многих странах-членах ограничены, что, в свою очередь, ограничивает возможности составления детальных обоснованных планов действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Кроме того, как необходимые навыки, так и знание передового опыта в области безопасности дорожного движения ограничены во всем регионе. Это включает в себя такие важные области как проведение проверок безопасности дорожного движения, исследование участков концентрации дорожно-транспортных происшествий, эффективное регулирование дорожного движения, информационно-просветительские кампании, направленные на повышение безопасности дорожного движения, а также помощь, оказываемая пострадавшим лицами, первыми оказавшимися на месте происшествия. Долгосрочные обязательства стран-членов ЦАРЭС имеют важное значение для повышения безопасности дорожного движения. Также важно постоянно совершенствовать национальные правила безопасности дорожного движения, чтобы они соответствовали передовой международной практике.

46. **Действия.** После состоявшейся в сентябре 2015 года 14-й Министерской конференции ЦАРЭС была впервые создана Рабочая группа ЦАРЭС по безопасности дорожного движения. Впоследствии это привело к составлению Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС на 2017-2030 годы, которая была утверждена в 2016 году.<sup>19</sup> Стратегия ЦАРЭС по безопасности дорожного движения одобрила базовую структуру для направления и реализации всех будущих мероприятий, связанных с безопасностью дорожного движения, что напрямую связано с Десятилетием действий Организации Объединенных Наций по обеспечению безопасности дорожного движения на 2011-2020 годы и Целями в области устойчивого развития (ЦУР).<sup>20</sup>

47. Концепция Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС заключается в том, чтобы «сделать международные автомобильные коридоры ЦАРЭС безопасными, эффективными и привлекательными для всех участников дорожного движения». Стратегия безопасности дорожного движения ЦАРЭС направлена на снижение к 2030 году мировых показателей смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий на 50% по сравнению с уровнем 2010 года. В рамках ЦАРЭС это приведет, как минимум, к 23 000 спасенных жизней и 250 000 предотвращенных травм в год. Стратегия безопасности дорожного движения ЦАРЭС включает в себя ряд конкретных индикаторов конечных результатов и целевых показателей.

48. После одобрения Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС был достигнут многообещающий прогресс в деле повсеместного внедрения и интеграции техники безопасности дорожного движения в разработку и реализацию дорожных проектов ЦАРЭС. Подавляющее большинство дорожных проектов ЦАРЭС подлежат проверкам на предмет безопасности дорожного движения до начала и во время строительства. Серия из трех руководств по безопасности дорожного движения (аудит безопасности дорожного движения, безопасные дорожные работы и управление придорожными рисками) была разработана и распространена в рамках национальных учебных семинаров для поддержки и направления усилий РСЧ.

49. Страны ЦАРЭС продолжают реализацию Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС в период до 2030 года. Усилия по реализации будут в большей степени сосредоточены на управлении безопасностью дорожного движения (компонент 1) и более безопасной дорожной инфраструктуре (компонент 2), которые предполагают прямое сотрудничество с Министерствами транспорта в странах-членах. Более безопасным дорожным транспортным средствам (компонент 3), более безопасным участникам дорожного

<sup>19</sup> АБР. 2016 г. *Безопасное сообщение: Региональная стратегия безопасности дорожного движения для стран ЦАРЭС (2017-2030 гг.)*. Манила.

<sup>20</sup> Две цели ЦУР конкретно связаны с безопасностью дорожного движения: цель 3.6 направлена на сокращение смертности и травматизма в мире в результате дорожно-транспортных происшествий вдвое к 2020 году, а цель 11.2 – на обеспечение доступа к устойчивым и безопасным транспортным системам.

**Рисунок 4: Пять компонентов Десятилетия действий Организации Объединенных Наций по обеспечению безопасности дорожного движения**



Источник: «Вместе за безопасные дороги». <https://www.togetherforsaferroads.org/about-us/>

движения (компонент 4) и оказанию неотложной помощи после ДТП (компонент 5) также будет уделяться должное внимание – в соответствии с потребностями и приоритетами каждой страны (Рисунок 4).

50. Приоритетные действия в рамках компонентов 1 и 2 могут включать в себя (i) разработку национальных стратегий и планов действий по безопасности дорожного движения, (ii) улучшение сбора и мониторинга данных о ДТП, (iii) обновление стандартов проектирования дорог, (iv) институционализацию процессов аудита безопасности дорожного движения, (v) устранение опасных мест в существующих дорожных сетях, (vi) развитие потенциала в области техники безопасности дорожного движения, и (vii) повышение безопасности на участках дорожных работ.

51. В целом, программа ЦАРЭС будет способствовать активизации приоритетных действий в области обеспечения безопасности дорожного движения посредством (i) подготовки проектов, (ii) взаимного обучения, (iii) обмена знаниями, (iv) развития потенциала, (v) политического диалога и (vi) технической помощи и

финансирования инвестиций. Особое внимание будет уделяться использованию высоких технологий, а также подготовке и реализации полномасштабных программ по обеспечению безопасности дорожного движения посредством применения альтернативных способов финансирования (например, таких как кредитование с учетом результатов эксплуатации или кредитование на основе политики).

52. Для лучшего содействия координации инициатив каждой страны в области обеспечения безопасности дорожного движения, в которых обычно участвуют несколько заинтересованных сторон, ККТС ЦАРЭС предоставит платформу для мониторинга прогресса и содействия обмену опытом между странами-членами. Регулярно проводятся специальные региональные и национальные встречи для продвижения повестки дня по обеспечению безопасности дорожного движения и содействия усилению коллективного подхода к достижению целей Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС.

# Стратегический компонент— Железные дороги

**53. ЦАРЭС и железные дороги.** Осознавая центральное значение железнодорожного транспорта для улучшения мультимодальных соединений, СТСТ 2020 внедрила концепцию выделенных железнодорожных коридоров, чтобы создавать условия для беспрепятственного и бесперебойного движения поездов через границы (Карта 2). Железные дороги имеют решающее значение для содействия экономической диверсификации посредством развития логистических и производственных цепочек поставок. Эффективное использование железных дорог может также помочь странам в достижении Целей в области устойчивого развития в сфере изменения климата, поскольку они, как правило, являются экономически эффективным видом транспорта – в тонно-километрах или пассажиро-километрах.<sup>21</sup> Железные дороги также характеризуются длительным экономически целесообразным сроком эксплуатации: перемещение некоторых видов товаров по железной дороге – в особенности, сыпучих и тяжелых грузов – является экономически эффективным на тех маршрутах, которые существуют в течение долгого времени, и где амортизируются капитальные затраты.

**54. Ключевые вопросы.** Несмотря на географическое положение, способное удовлетворить растущий спрос на трансконтинентальные грузовые перевозки, доля железнодорожного сектора в объеме грузоперевозок в рамках региональной торговли ЦАРЭС оставалась без изменений, на фоне увеличения объема грузовых автомобильных перевозок. В основе этой тенденции лежит тот факт, что требования потребителей и рынка быстро меняются в пользу более быстрых, дешевых и удобных транспортных услуг. Железным дорогам необходимо повысить общий уровень обслуживания своих клиентов и обеспечивать адресную доставку грузов (сквозную доставку от отправителя до конечного

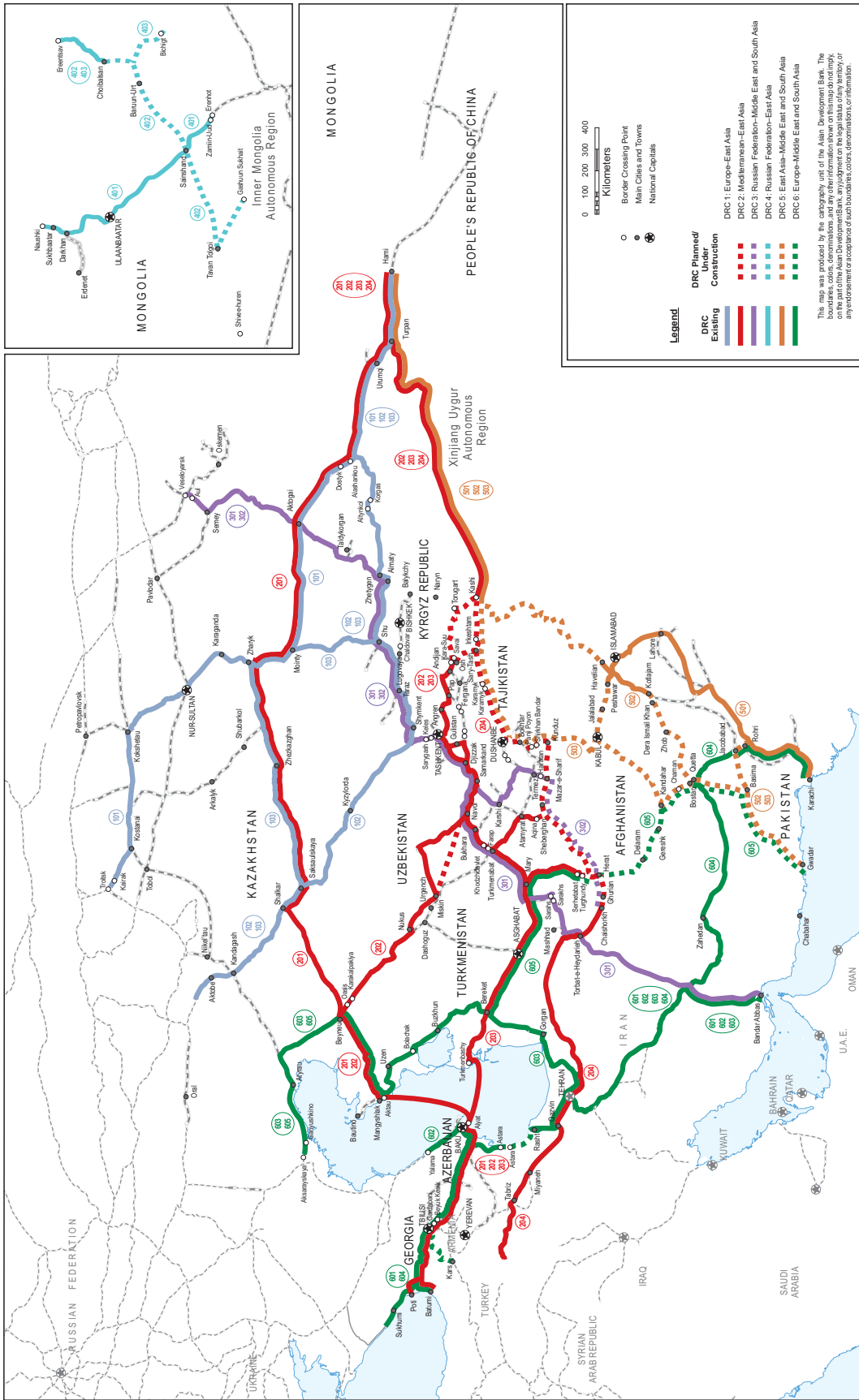
получателя) в тандеме с другими видами транспорта, чтобы соответствовать таким требованиям.

**55. Действия.** В апреле 2015 года была создана рабочая группа по железнодорожному транспорту ЦАРЭС, чтобы предложить странам ЦАРЭС механизм для расширения регионального сотрудничества на железных дорогах. Рабочей группе было поручено сформулировать стратегию, согласно которой железные дороги должны стать «предпочтительным видом транспорта» к 2030 году. Стратегия была завершена в октябре 2016 года, и ее структура показана на Рисунке 5. В Стратегии выделен всеобъемлющий комплекс мер, которые должны быть предприняты в рамках двустороннего подхода к повышению эффективности сектора – за счет улучшения физической инфраструктуры, а также политики, связанной с реформированием и коммерциализацией сектора. В поддержку этих двух подходов стратегия устанавливает приоритеты в следующих областях: (i) развитие эффективной железнодорожной инфраструктуры; (ii) развитие надежного коммерческого потенциала; и (iii) совершенствование нормативно-правовой базы. Определены цели для строительства и электрификации новых железных дорог, а также меры по повышению экономической эффективности железнодорожных перевозок.

**56.** В период до 2030 года страны ЦАРЭС будут работать над реализацией Железнодорожной стратегии ЦАРЭС. Страны ЦАРЭС будут использовать Рабочую группу по железнодорожному транспорту и ее заседания для: (i) углубления оценок в подсекторах; (ii) разработки и поддержания региональной модели транспортного движения с целью поддержки планирования инвестиций на основе фактических данных; (iii) проведения работы по подготовке проектов (отбор, предварительное технико-экономическое

<sup>21</sup> Межправительственная комиссия по изменению климата. 2018 г. Пятый оценочный доклад. [https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/02/ipcc\\_wg3\\_ar5\\_chapter8.pdf](https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/02/ipcc_wg3_ar5_chapter8.pdf)

Карта 2: Выделенные железнодорожные коридоры ЦАРЭС

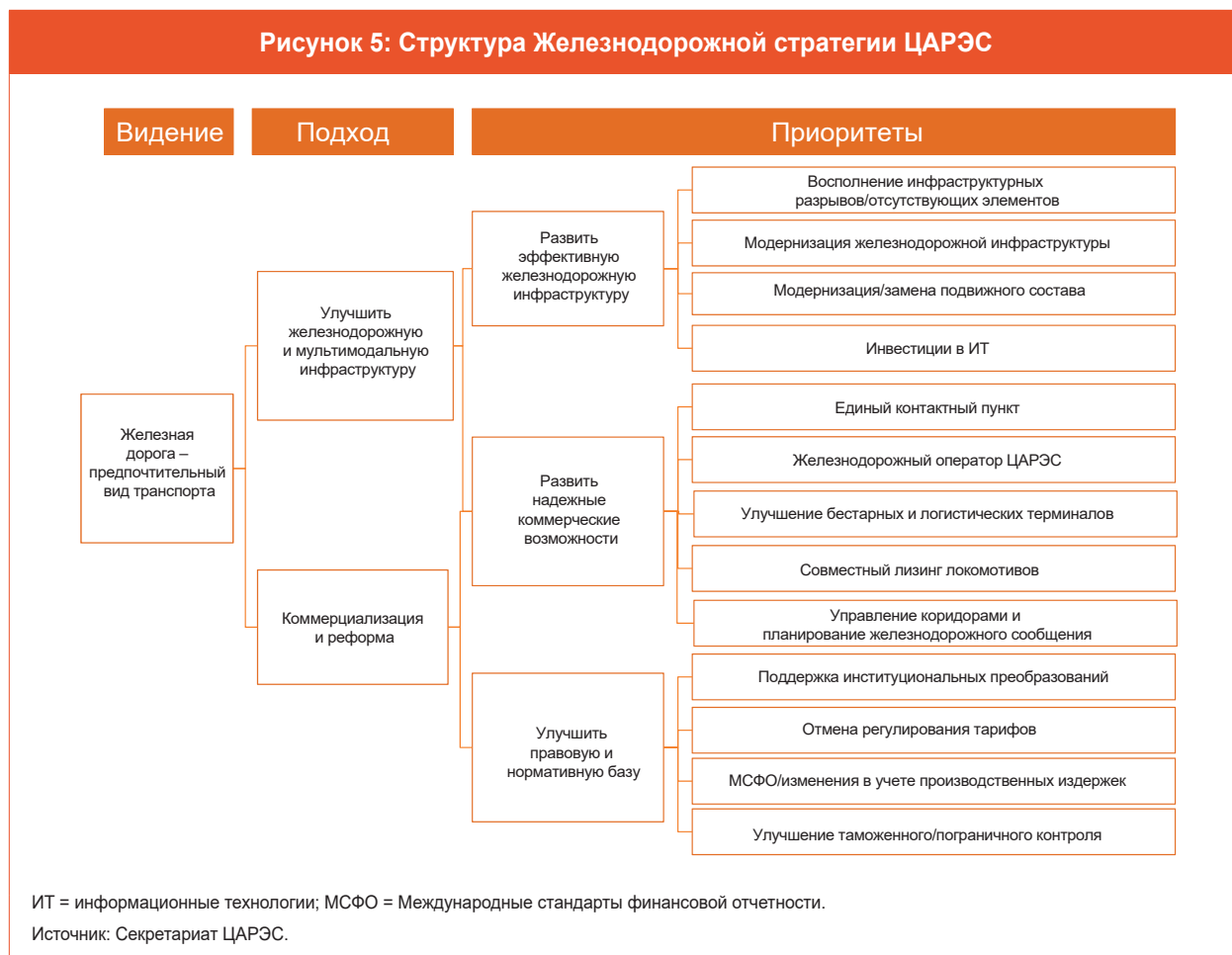


19-1649 AV

DRC = обозначенные железнодорожные коридоры.

Источник: Секретариат ЦАРЭС

Рисунок 5: Структура Железнодорожной стратегии ЦАРЭС



обоснование); (iv) разработки/распространения знаний; и (v) наращивания потенциала железнодорожных ведомств.

57. Рабочая группа по железным дорогам проведет или обновит оценки подсекторов в каждой из стран-членов ЦАРЭС, чтобы улучшить понимание политиками ограничений, стоящих перед каждой железной дорогой, и решений для их преодоления.

58. Рабочая группа по железной дороге разработает и будет поддерживать эмпирическую модель, которую страны-члены ЦАРЭС могут использовать для прогнозирования перевозок, выявления узких мест для дальнейшего роста перевозок и определения проектов, которые могут помочь устранить такие узкие места. Особое внимание будет уделено пограничным пунктам пропуска, чтобы установить причину задержек в таких местах и определить необходимые решения.

59. Рабочая группа по железнодорожному транспорту будет стремиться формулировать инвестиционные проекты, пригодные для банковского финансирования, и мобилизовать большие объемы необходимых ресурсов путем отбора оптимальных вариантов проектов, составления предварительных технико-экономических обоснований или согласования существующих предварительных технико-экономических обоснований. Страны ЦАРЭС будут работать над определением приоритетных железнодорожных проектов, которые являются жизнеспособными в экономическом и финансовом отношении, в значительной степени облегчают трансграничные перевозки, поощряют участие частного сектора или дополняют более широкие институциональные и регуляторные реформы в отдельных странах. Большое внимание также будет уделяться улучшению экологической устойчивости железных дорог посредством переключения между разными видами транспорта, повышения энергоэффективности и

переключения с одного вида топлива на другой (например, с дизельного топлива на электроэнергию). Безопасность железных дорог будет обеспечиваться для пользователей железнодорожных услуг (включая конкретные решения для женщин – там, где это применимо), работников железных дорог и широкой общественности по вопросам, связанным, например, с крушениями на железнодорожных переездах.

60. Для поддержки политических аспектов действий и результатов в железнодорожном секторе, Рабочая группа по железнодорожному транспорту будет разрабатывать информационные продукты и проводить мероприятия на приоритетные для стран ЦАРЭС темы – такие как реформа государственных предприятий, финансовая реструктуризация, управление активами, тарифная политика и регулирование, правила пересечения границ, совместимость и защита окружающей среды. Рабочая группа по железнодорожному транспорту

будет служить платформой для обучения, развития потенциала и внедрения передового международного опыта в этих ключевых областях. Особое внимание будет уделяться обмену региональными знаниями о таких передовых методах. Платформа также поможет улучшить координацию между различными ведомствами, отвечающими за железные дороги в каждой стране.

61. Рабочая группа по железным дорогам будет выступать в качестве механизма координации среди партнеров по развитию для согласования ими своей поддержки со странами-членами ЦАРЭС. Азиатский банк развития (АБР) подготовил специальный проект технической помощи в ответ на поступившие в 2018 году от стран-членов запросы с целью поддержки первоначальной реализации Стратегии по железным дорогам ЦАРЭС в вышеупомянутых областях.<sup>22</sup> Это будет объединяться и координироваться с другими ключевыми инициативами различных партнеров по развитию ЦАРЭС.

<sup>22</sup> АБР. 2018 г. Развитие железнодорожного транспорта в странах Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества. Манила. <https://www.adb.org/projects/52137-001/main>



# Стратегический компонент—Авиация

**62. ЦАРЭС и авиация.** Поскольку значительная часть региона ЦАРЭС не имеет выхода к морю, а ее территория физически ограничена географическими особенностями, воздушное сообщение представляет собой жизненно важный вариант транспорта. Воздушное сообщение представляет особую важность для перевозки скоропортящихся и дорогостоящих товаров, а также является предпочтительным вариантом для ограниченных во времени деловых поездок и туризма. Стратегическое расположение стран ЦАРЭС также подразумевает, что регион обладает потенциалом превращения в ключевой авиационный узел между Азией и Европой.

**63.** Несмотря на этот значительный потенциал, воздушное сообщение между странами ЦАРЭС является довольно скудным по международным стандартам. По состоянию на сентябрь 2017 года, из 55 пар стран в рамках ЦАРЭС, лишь 26 были связаны между собой посредством воздушного сообщения. В 2017 году насчитывалось около 73 000 пассажирских мест в неделю на авиарейсах между странами ЦАРЭС, включая, приблизительно, 42 000 пассажирских мест в неделю на авиарейсах между КНР и другими странами ЦАРЭС. Страны ЦАРЭС, в целом, имеют лучшее воздушное сообщение с рынками, находящимися за пределами ЦАРЭС, с общим еженедельным потенциалом международных пассажирских перевозок на внешние рынки среди 10 стран ЦАРЭС, за исключением КНР, достигающим, приблизительно, 1 миллион пассажирских мест (в 2017 году). В одной лишь КНР насчитывалось более 3,4 миллиона пассажирских мест в неделю на международных авиарейсах.<sup>23</sup>

**64.** Отсутствие конкуренции и отсутствие доступа к рынку являются ключевыми факторами, сдерживающими рост сектора. Нынешний объем двусторонних или многосторонних соглашений о воздушном сообщении между странами остается крайне ограниченным. Многие аэропорты ЦАРЭС также взимают более высокие сборы за посадку, цены на топливо и налоги, нежели в среднем по миру, в то время как нормативно-правовая среда в некоторых странах поощряет монополистическую практику авиакомпаний.

**65. Ключевые вопросы.** Программа ЦАРЭС начала сотрудничество в авиационном секторе с ознакомительной поездки и учебного семинара в Сингапуре в рамках заседания в апреле 2017 года. В ходе этого мероприятия начал формироваться консенсус, согласно которому региональное авиационное сообщение было признано одним из основных направлений поддержки ЦАРЭС. Этот вывод был подтвержден на заседании ККТС ЦАРЭС в 2017 году, на котором было решено провести предварительное обзорное исследование по авиации в регионе ЦАРЭС. В это время авиация также была официально признана пятым компонентом Программы ЦАРЭС. В сентябре 2018 года предварительное обзорное исследование по авиации было опубликовано и распространено среди стран-членов. В нем предлагаются стратегические рамки Авиационного компонента, вкратце изложенные на Рисунке 6.

**66.** Учитывая относительный нереализованный потенциал авиации для стран ЦАРЭС, решение следующих ключевых вопросов будет иметь

<sup>23</sup> АБР. 2018 г. Авиация и роль ЦАРЭС: Предварительное (обзорное) исследование. <https://www.adb.org/publications/aviation-role-carec-study>

Рисунок 6: Структура авиационного компонента ЦАРЭС

| Видение: Безопасный, надежный и эффективный авиационный сектор в регионе ЦАРЭС |   |
|--|---|
| Приоритеты   | Области для вмешательства   |
| Политика и регулирование   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Развитие рынка (позаэтапный подход)</li> <li>• Экологическая политика и стандарты</li> <li>• Политика и стандарты безопасности</li> </ul>  |
| Инфраструктура и оборудование  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Средства и оборудование аэропорта (терминалы, взлетно-посадочные полосы, средства обслуживания)</li> <li>• Интермодальность (связанность с аэропортами)</li> <li>• Флот (владение самолетом и варианты закупок)</li> <li>• Коммуникационное и навигационное оборудование, включая оборудование для управления перелетами</li> </ul>                                    |
| Операции   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Деятельность аэропорта (владение и управление, развитие кадрового потенциала)</li> <li>• Поставки аэронавигационного обслуживания (планы модернизации аэронавигации, владение и управление)</li> <li>• Воздушная безопасность и охрана</li> <li>• Электронные грузовые перевозки</li> <li>• Услуги по упрощению процедур (оформление виз, таможня и прочее)</li> </ul> |

Источник: АБР. 2018 г. Авиация и роль ЦАРЭС: Предварительное исследование.  
<https://www.adb.org/publications/aviation-role-carec-study>

решающее значение для стимулирования расширения регионального воздушного сообщения:

- |   |   |
|---|---|
| (i) поэтапный подход к открытию воздушных рынков, включая первоначальное предоставление зарубежным авиакомпаниям «третьих» и «четвертых» прав свободы для обслуживания внутрирегиональных маршрутов <sup>24</sup> | (v) Дополнение авиапарка новыми или арендованными самолетами – в особенности, самолетами небольшого размера для обслуживания региональных направлений   |
| (ii) Создание благоприятных условий для внедрения недорогих перевозчиков на авиационном рынке ЦАРЭС – в особенности, для районов с недостаточным обслуживанием  | (vi) Обеспечение качественных систем общественного и/или массового транспорта между центрами городов и аэропортами  |
| (iii) Стратегические инвестиции в авиационную инфраструктуру, включая модернизацию аэропортов и развитие в средних городах с большим туристическим потенциалом  | (vii) Стратегическое принятие моделей государственно-частного партнерства (ГЧП), когда это необходимо, для повышения эффективности управления аэропортами, включая услуги общественного питания, розничную торговлю, парковку и концессии на бесплоштинную торговлю |
| (iv) Модернизация навигационного и авиационного оборудования для обеспечения безопасности воздушного движения   | (viii) Приверженность проводимой политике и реализуемых проектов внедрению безбумажных систем электронных грузов, которые позволяют беспрепятственно перемещать воздушные грузы через регион ЦАРЭС  |

<sup>24</sup> АБР. 2018 г. Авиация и роль ЦАРЭС: Предварительное (обзорное) исследование. <https://www.adb.org/publications/aviation-role-carec-study>

- (ix) Оценка визовой политики и структуры оплаты авиационных услуг с целью лучшего разрешения свободного потока пассажиров и грузов через регион, наряду с поощрением совместной стратегии туризма.

**67. Действия.** Партнеры ЦАРЭС обладают всем необходимым для продвижения к более открытому и эффективному авиационному рынку в регионе. Программа ЦАРЭС обеспечивает платформу для продвижения двусторонних и многосторонних соглашений о воздушном сообщении, наряду с другими формами региональной модернизации авиационного сектора. ЦАРЭС может сыграть определенную роль при оказании технической помощи для содействия сближению регулирующих органов и региональной гармонизации общих стандартов между странами-членами в таких областях, как управление воздушным пространством, соглашения о транзите, навигационные системы и визовая политика. Такая техническая помощь также может применяться посредством предоставления консалтинговых услуг и услуг по предоставлению знаний по таким важным отраслевым вопросам, как предварительное технико-экономическое обоснование, анализ пробелов, регулятивные реформы, управление инфраструктурными монополиями и создание вспомогательной среды для ГЧП.

**68.** ЦАРЭС также располагает хорошими возможностями для предоставления странам-членам поддержки в развитии потенциала и обучении

передовым наработкам в области авиации. Первый авиационный семинар ЦАРЭС был хорошо принят, и в результате исследовательской работы, проведенной в рамках Предварительного обзорного исследования авиации в регионе ЦАРЭС, страны-члены выразили особую заинтересованность в дальнейшей деятельности по наращиванию потенциала в области правил, политики (включая соглашения об открытом небе) и практики управления аэропортами. Следует поощрять продолжение участия в развитии потенциала ЦАРЭС ведущими международными авиационными организациями, включая Международную организацию гражданской авиации (ИКАО) и Международную ассоциацию воздушного транспорта (ИАТА).

**69.** Партнеры ЦАРЭС готовы предложить странам-членам финансовую и грантовую поддержку для реализации авиационных инициатив – в особенности, в рамках тех усилий, которые способны преодолеть препятствия, мешающие укреплению роли авиации в экономическом развитии. Частные инвестиции через структуры ГЧП жизнеспособны в сфере воздушного сообщения – в особенности, там, где существует достаточный спрос на пассажирские или грузовые перевозки. В других случаях, условия могут потребовать частичных или полных государственных инвестиций – особенно, в случае со средними по величине (второстепенными) городами или изолированными частями страны, где инвестиции в воздушный транспорт могут иметь ключевое значение для местного экономического развития.

# Механизмы реализации и план действий

70. Программа ЦАРЭС является совместной платформой сотрудничества 11 РСЧ и международных и двусторонних партнеров по развитию, которые несут общую ответственность за выбор направлений и приоритетных действий. В 2000 году АБР учредил Секретариат ЦАРЭС для поддержки основной деятельности ЦАРЭС. Основная команда секретариата ЦАРЭС находится в Маниле, а дополнительные консультанты базируются в странах ЦАРЭС. Каждая страна-член ЦАРЭС назначает национальных координаторов ЦАРЭС, которые обычно являются высокопоставленными правительственными чиновниками из министерств экономики или финансов, и секторальных координаторов, которые представляют соответствующие министерства или ведомства – например, транспорта, энергетики, таможенного контроля и торговли. Каждый год программа ЦАРЭС проводит несколько региональных мероприятий высокого уровня – таких как Министерская конференция ЦАРЭС, Заседание высокопоставленных официальных лиц (ЗВОЛ), заседания секторальных координационных комитетов, а также тематические семинары и форумы по транспорту, энергетике, таможне и торговле.

71. Координационный комитет по транспортному сектору (ККТС) ЦАРЭС будет продолжать проводить свои ежегодные заседания – как правило, в первой половине года, или по согласованию со странами ЦАРЭС – предшествующие ЗВОЛ ЦАРЭС в середине года. ККТС ЦАРЭС служит коммуникационной и координационной платформой, на которой РСЧ и партнеры по развитию могут обсуждать ключевые тенденции и приоритеты глобальных и региональных перевозок, делиться своим опытом, представлять новые проекты и инициативы, а также обсуждать планы действий на краткосрочную и среднесрочную перспективу. Хотя большинство проектов, представленных и обсужденных в ККТС ЦАРЭС,

сосредоточены вокруг шести транспортных коридоров ЦАРЭС, они также весьма актуальны для более широкой сети ЦАРЭС и транспортных систем соседних стран ЦАРЭС.

72. Региональные рабочие группы по железным дорогам, трансграничным перевозкам, безопасности дорожного движения, управлению дорожными активами и другим приоритетным темам будут проводить ежегодные встречи – предпочтительно, параллельно с заседаниями ККТС ЦАРЭС. Секретариат ЦАРЭС будет проводить национальные семинары по обучению и развитию потенциала для улучшения развития потенциала и реализации приоритетных транспортных мероприятий в отдельных странах. РСЧ будет предложено выразить свою заинтересованность в таких национальных мероприятиях с учетом своих конкретных потребностей. При разработке и проведении национальных семинаров основное внимание будет уделяться возможностям обмена знаниями между странами.

73. Одним из ключевых факторов успеха Программы ЦАРЭС является особое внимание, уделяемое ею развитию и финансированию транспортной инфраструктуры. Программа будет продолжать дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры ЦАРЭС путем определения и приоритизации проектов, которые отвечают целям региональной связанности, а также экономической, социальной и экологической устойчивости (Приложение 2). Секретариат ЦАРЭС будет обеспечивать обмен информацией и поддержку при составлении предварительной технико-экономической оценки для тех проектов, в которых участвуют две или более стран, и которым требуется координация между РСЧ ЦАРЭС и партнерами по развитию. Через платформу ЦАРЭС будут определены возможности совместного финансирования, включая финансирование частного сектора и возможности ГЧП.

74. Помимо создания платформы для координации и связи между РСЧ ЦАРЭС и партнерами по развитию (ПР), Программа ЦАРЭС будет продолжать уделять приоритетное внимание подготовке и распространению продуктов знаний в соответствующих подсекторах транспортного сектора. Больше внимания будет уделяться тем продуктам знаний, которые поддерживают процесс принятия РСЧ решений по конкретным реформам проводимой политики, связанной с транспортом. Продукты знаний будут нацелены, в основном, на лиц, принимающих решения по вопросам государственной политики, а не на технических экспертов по транспорту.

75. Работу в транспортном секторе ЦАРЭС будут возглавлять национальные координаторы по транспортному сектору (НКТС), назначаемые всеми РСЧ. Через назначаемых ими НКТС, РСЧ будут содействовать установлению приоритетов действий в рамках транспортной программы ЦАРЭС. РСЧ ЦАРЭС принимают все решения в рамках транспортной программы ЦАРЭС на основе консенсуса. ПР ЦАРЭС в сфере транспорта также будут назначать координаторов для представления своих соответствующих организаций.

76. В АБР создан Секретариат по транспорту ЦАРЭС (Секретариат ЦАРЭС), в который входят специалисты по транспорту, координаторы и консультанты АБР. Координаторы и консультанты Секретариата ЦАРЭС финансируются через проекты технической помощи (ТП), которые в прошлом поддерживались АБР и другими источниками финансирования. Сотрудники других партнеров по развитию – включая, в числе прочих, Всемирный банк (ВБ), Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), Исламский банк развития (ИБР), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Экономическую и социальную комиссию ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН), Европейскую экономическую комиссию ООН (ЕЭК ООН) и Программу международного сотрудничества между Европейским союзом и странами-партнерами по организации транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) – будут продолжать оказывать техническую, финансовую и организационную поддержку программе.

77. Институт ЦАРЭС (ИЦ) будет расширять и согласовывать с этой стратегией свою деятельность, связанную с генерированием знаний в области транспорта, службами знаний

и управлением знаниями. Институт ЦАРЭС будет продолжать оказывать стратегическую поддержку путем разработки и проведения семинаров по вопросам безопасности дорожного движения и управлению дорожными активами в странах ЦАРЭС, наряду с дальнейшим развитием аналитической деятельности и деятельности по распространению знаний в транспортном секторе региона ЦАРЭС.

78. Транспортный сектор ЦАРЭС будет расширять взаимодействие с организациями частного сектора – в основном, транспортными и экспедиторскими ассоциациями РСЧ. Организации частного сектора будут предоставлять данные независимого мониторинга, проводить консультации и оказывать поддержку в распространении знаний. Продукты знаний будут подготовлены для поддержки развития частного сектора в регионе ЦАРЭС.

79. Программа ЦАРЭС будет поддерживать улучшение связанности между РСЧ ЦАРЭС и остальным миром, наряду с повышением устойчивости транспортных систем и сетей ЦАРЭС. Ключевые результаты будут измеряться через скорость и стоимость прохождения транспортных коридоров ЦАРЭС. Будут измеряться различные результаты Программы ЦАРЭС для предоставления справочной информации принимающим решения лицам РСЧ и ПР. Секретариат ЦАРЭС будет собирать и представлять необходимую информацию, а также проводить специальные исследования и анализы – в тех случаях, когда информация будет оказываться недоступной.

80. Реализация Транспортной стратегии ЦАРЭС до 2030 года будет отслеживаться с помощью годового отчета о проделанной работе в транспортном секторе ЦАРЭС и скользящего плана действий, структура которых показана в Таблице 4. Будут в полной мере использованы результаты измерения и мониторинга эффективности коридоров (ИМЭК) и другие индикаторы; информация будет обновляться и предоставляться отдельными странами, а затем объединяться в годовых отчетах о проделанной работе. Ежегодно, в рамках встреч специалистов по транспортному сектору будет проводиться обзор прогресса, достигнутого в рамках Транспортной стратегии ЦАРЭС до 2030 года, в направлении достижения результатов высокого уровня.

**Таблица 4: Отчет о проделанной работе и скользящий план действий по транспортному сектору ЦАРЭС**

| Раздел  | Ключевое содержание  | Источники данных                                    |
|---|--|---|
| Отчет о выполнении плана работы по транспорту ЦАРЭС | <ul style="list-style-type: none"> <li>Обзор мероприятий, выполненных Транспортным сектором ЦАРЭС, и извлеченных уроков</li> <li>Координационные комитеты, рабочие группы, учебные мероприятия</li> <li>Составленные продукты знаний, отчеты, публикации</li> </ul>  | Секретариат ЦАРЭС                                   |
| Обновление данных о транспортных проектах           | <ul style="list-style-type: none"> <li>Список приоритетных проектов ЦАРЭС по странам и коридорам с самыми последними обновлениями</li> </ul>   | РСЧ   |
| Достижения проектов                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Резюме проектов и инициатив, в которых успешно интегрированы ключевые темы Стратегии</li> </ul>   | Секретариат ЦАРЭС, РСЧ, ПР                          |
| Достижения на уровне конечного результата           | <ul style="list-style-type: none"> <li>Показатели результатов по компонентам</li> <li>Аналитические отчеты, интерпретация данных, извлеченные уроки</li> <li>Дополнительные отчеты могут быть подготовлены в виде приложений к Отчету о проделанной работе и скользящему плану действий по транспортному сектору или отдельных документов</li> </ul> | Все соответствующие источники согласно Приложению 3 |
| План действий на следующий год                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Подробный план действий с указанием конкретных видов деятельности – рабочие группы, продукты знаний, мероприятия по развитию потенциала и прочее.</li> <li>Будет утверждаться на ежегодном заседании ККТС ЦАРЭС</li> </ul>  | Секретариат ЦАРЭС в рамках консультаций с РСЧ и ПР  |
| Ориентировочный план на ближайшие 3 года            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ориентировочные приоритетные мероприятия на ближайшие 3 года</li> <li>Решения о потребностях в ресурсах технической помощи для транспортного сектора ЦАРЭС</li> <li>Будет утверждаться на ежегодном заседании ККТС ЦАРЭС</li> </ul>   | Секретариат ЦАРЭС в рамках консультаций с РСЧ и ПР  |

ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество; РСЧ = развивающаяся страна-член; ПР = партнер по развитию; ККТС = Координационный комитет по транспортному сектору.

Источник: Секретариат ЦАРЭС.

Прогресс вряд ли будет одинаковым во всех странах ЦАРЭС, а также необходима достаточная гибкость, чтобы учитывать возможные будущие корректировки целей и эволюцию региональных или отдельных страновых обстоятельств. По сути, там, где это возможно, показатели результатов высокого уровня Транспортной стратегии ЦАРЭС до 2030 года выражаются в виде движений по спектру; или обращаются к существующим показателям ИМЭК ЦАРЭС. Индикаторы высокого уровня, по возможности, берутся из соответствующих подсекторных стратегий (Приложение 3).

81. Транспортная стратегия ЦАРЭС 2030 будет осуществляться поэтапно, в соответствии с всеобъемлющей Стратегией ЦАРЭС 2030 и связанным с ней Скользящим стратегическим планом действий. Реализация также будет синхронизирована с национальными планами развития стран-членов, а также с другими региональными инициативами ЦАРЭС – такими как Интегрированная программа по торговле (ИПТ) ЦАРЭС до 2030 года, в которой определены цели по увеличению региональных торговых и инвестиционных потоков в рамках ЦАРЭС к 2030 году.

82. Транспортный сектор ЦАРЭС будет следовать принципу «Думай регионально – действуй локально». РСЧ

ЦАРЭС будут получать поддержку в последовательном включении приоритетных задач Транспортной стратегии ЦАРЭС 2030 в свои собственные национальные стратегии и планы действий в транспортном секторе. Стратегическое согласование национальных транспортных стратегий и планов действий с региональными приоритетами Транспортной стратегии ЦАРЭС поможет РСЧ ЦАРЭС добиться более тесной координации в области транспорта. Национальные транспортные стратегии и планы будут содержать в себе специфические для каждой отдельно взятой страны рамки мониторинга результатов, целевые показатели эффективности, механизмы реализации и подотчетности, которые будут устанавливаться каждой РСЧ ЦАРЭС исходя из своих национальных приоритетов и обстоятельств. Секретариат ЦАРЭС будет собирать и обобщать ключевые приоритеты, целевые показатели эффективности и достигнутые результаты по отдельным странам, и будет помогать РСЧ ЦАРЭС делиться друг с другом своими планами и достижениями в рамках ежегодного Отчета о проделанной работе и скользящего плана действий по транспортному сектору. Секретариат ЦАРЭС и партнеры по развитию будут оказывать техническую поддержку тем РСЧ, которые нуждаются в помощи при разработке своих национальных транспортных стратегий или планов действий.

# Приложения

## Приложение 1: Профили Коридоров ЦАРЭС

Таблица А1.1: Коридор ЦАРЭС 1: Европа – Восточная Азия

| ЦАРЭС 1а   | ЦАРЭС 1б   | ЦАРЭС 1с  |   |  |  |
|--|--|---|---|--|--|
| Страна/Маршрут   | Страна/Маршрут   | Страна/Маршрут  |   |  |  |
| КНР<br>Хаами<br>Турпан<br>Урумчи<br>Кайтун   | КНР<br>Хаами<br>Турпан<br>Урумчи<br>Кайтун   | КНР<br>Хаами<br>Турпан<br>Каши<br>Торугарт / Топа (автомобильная дорога) – ПП |   |  |  |
|  |  |   | Цзинхэ<br>Алашанькоу (железная и автомобильная дорога) – ПП | Цзинхэ<br>Хоргос (автомобильная дорога) – ПП         | Торугарт – ПП<br>Нарын   |
|  |  |   |   |  |  |
|  |  |   | РОС<br>Троицк (железная и автомобильная дорога) – ПП        | РОС<br>Жайсан (железная и автомобильная дорога) – ПП | Мерке – ПП (железная дорога)<br>Сыпатап Батыр (автомобильная дорога)<br>Шу |
| РОС<br>Кос Арал (железная дорога)<br>(Сагарчи) (автомобильная дорога) – ПП<br>Новомарковка | КАЗ<br>Моинты<br>Жарык<br>Караганда<br>Нур-Султан<br>Костанай<br>Кайрак (железная и автомобильная дорога) – ПП |   |   |  |  |
|  |  | РОС<br>Троицк (железная и автомобильная дорога) – ПП                          | РОС<br>Троицк (железная и автомобильная дорога) – ПП        |  |  |

ПП = пункт пропуска; ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество; КАЗ = Казахстан; КЫР = Кыргызская Республика; ЛЦ = логистический центр, КНР = Китайская Народная Республика; РОС = Российская Федерация.

Источник: Секретариат ЦАРЭС.

Таблица А1.2: Коридор ЦАРЭС 2: Европа – Средиземноморье – Восточная Азия

| ЦАРЭС 2a       |   | ЦАРЭС 2b       |   | ЦАРЭС 2c       |   | ЦАРЭС 2d       |  |
|----------------|---|----------------|---|----------------|---|----------------|--|
| Страна/Маршрут |   | Страна/Маршрут |   | Страна/Маршрут |   | Страна/Маршрут |  |
| КНР            | Хами  | КНР            | Хами  | КНР            | Хами  | КНР            | Хами   |
|                | Турпан  |                | Турпан  |                | Турпан  |                | Турпан                                       |
| КНР            | Каши  | КНР            | Каши  | КНР            | Урумчи  | КНР            | Каши   |
|                | Йеркешитан (автомобильная дорога) – ПП                                  |                | Йеркешитан (автомобильная дорога) – ПП                                  |                | Куйтун  |                | Йеркешитан (автомобильная дорога) – ПП       |
| КЫР            | Иркештам (автомобильная дорога) – ПП                                    | КЫР            | Иркештам (автомобильная дорога) – ПП                                    | КЫР            | Цзинхэ  | КЫР            | Иркештам (автомобильная дорога) – ПП         |
|                | Сары-Таш  |                | Сары-Таш  |                | Алашанькоу (железная и автомобильная дорога) – ПП                       |                | Сары-Таш                                     |
| КЫР            | Ош – ЛЦ   | КЫР            | Ош – ЛЦ   | КЫР            | Достик (железная и автомобильная дорога) – ПП                           | КЫР            | Карамык – ПП                                 |
|                | Кара-Суу (железная / автомобильная дорога)                              |                | Кара-Суу (железная / автомобильная дорога)                              |                | Актогай   |                | Душанбе                                      |
| УЗБ            | Кокланд – ПП  | УЗБ            | Кокланд – ПП  | КАЗ            | Моинты  | ТАД            | Бохтар                                       |
|                | Канибадам (железная дорога) – ПП  |                | Канибадам (железная дорога) – ПП  |                | Жарык   |                | Пянджи Пойон – ЛЦ/ПП                         |
| ТАД            | Нау (железная дорога) – ПП  | ТАД            | Нау (железная дорога) – ПП  | КАЗ            | Жезказган   | АФГ            | Ширхан Бандар – ПП                           |
|                | Бекабад (железная дорога) – ПП  |                | Бекабад (железная дорога) – ПП  |                | Саксаульская  |                | Кундуз                                       |
| УЗБ            | Джиззак (съезд)   | УЗБ            | Джиззак (съезд)   | АЗЕ            | Шалкар  | АФГ            | Мазар-и-Шариф                                |
|                | Андижан (разъезд)   |                | Андижан (разъезд)   |                | Бейнеу (железная дорога)  |                | Андхой                                       |
| УЗБ            | Ангрен – ЛЦ   | УЗБ            | Ангрен – ЛЦ   | АЗЕ            | Тажен (автомобильная дорога) – ПП                                       | АФГ            | Акина  |
|                | Ташкент   |                | Ташкент   |                | Актау – ЛЦ  |                | Фарап (железная и автомобильная дорога) – ПП |
| УЗБ            | Джиззак (съезд)   | УЗБ            | Джиззак (съезд)   | АЗЕ            | Баку (порт) – ЛЦ  | АФГ            | Мары   |
|                | Самарканд   |                | Самарканд   |                | Евлах   |                | Герат  |
| КАЗ            | Навои (разъезд)   | КАЗ            | Навои (разъезд)   | ГРУ            | Агстафа   | ГРУ            |  |
|                | Бухара  |                | Бухара  |                | Беюк Кесик (железная дорога) и Красный мост (автомобильная дорога) – ПП |                |  |
| КАЗ            | Ургенч (съезд)  | ТКМ            | Алат – ПП   | ГРУ            | Габдабани (железная дорога) и Красный мост (автомобильная дорога) – ПП  | ГРУ            |  |
|                | Нукус   |                | Фарап – ПП  |                | Тбилиси   |                |  |
| КАЗ            | Каракалпакстан (железная / автомобильная дорога)                        | ТКМ            | Мары  | ГРУ            | Кутаиси   | ГРУ            |  |
|                | Бейнеу (железная дорога)/Тажен (автомобильная дорога) – ПП              |                | Ашгабат   |                | Кутаиси   |                |  |
| АЗЕ            | Актау – ЛЦ  | АЗЕ            | Туркменбаши – ЛЦ  | ГРУ            | Кутаиси   | ГРУ            |  |
|                | Баку (порт) – ЛЦ  |                | Баку (порт) – ЛЦ  |                | Сенаки (разъезд)  |                |  |
| АЗЕ            | Евлах   | АЗЕ            | Алят – ЛЦ   | ГРУ            | Анаклия   | ГРУ            |  |
|                | Агстафа   |                | Евлах   |                | Поти  |                |  |
| АЗЕ            | Беюк Кесик (железная дорога) и Красный мост (автомобильная дорога) – ПП | АЗЕ            | Агстафа   | ГРУ            | Анаклия   | ГРУ            |  |
|                | Габдабани (железная дорога) и Красный мост (автомобильная дорога) – ПП  |                | Беюк Кесик (железная дорога) и Красный мост (автомобильная дорога) – ПП |                | Поти  |                |  |
| ГРУ            | Тбилиси   | ГРУ            | Габдабани (железная дорога) и Красный мост (автомобильная дорога) – ПП  | ГРУ            | Батуми  | ГРУ            |  |
|                | Кутаиси   |                | Тбилиси   |                | Сарпи (железная дорога) – ПП  |                |  |
| ГРУ            | Сенаки (разъезд)  | ГРУ            | Кутаиси   | ГРУ            | Сарпи (железная дорога) – ПП  | ГРУ            |  |
|                | Анаклия   |                | Сенаки (разъезд)  |                | Сарп (железная дорога) – ПП   |                |  |
| ГРУ            | Поти  | ГРУ            | Анаклия   | ГРУ            | Сарп (железная дорога) – ПП   | ГРУ            |  |
|                | Батуми  |                | Поти  |                |   |                |  |
| ТУР            | Сарпи (железная дорога) – ПП  | ТУР            | Батуми  | ТУР            | Сарп (железная дорога) – ПП   | ТУР            |  |
|                | Сарп (железная дорога) – ПП   |                | Сарпи (железная дорога) – ПП  |                | Сарп (железная дорога) – ПП   |                |  |

АФГ = Афганистан; АЗЕ = Азербайджан; ПП = пункт пропуска; ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество; ГРУ = Грузия; КАЗ = Казахстан; КЫР = Кыргызская Республика; ЛЦ = логистический центр; КНР = Китайская Народная Республика; ТАД = Таджикистан; ТКМ = Туркменистан; ТУР = Турция; УЗБ = Узбекистан.

Источник: Секретариат ЦАРЭС.



**Таблица А1.3: Коридор ЦАРЭС 3: Российская Федерация – Ближний Восток и Южная Азия**

| ЦАРЭС 3а       |  | ЦАРЭС 3б       |   |
|----------------|--|----------------|---|
| Страна/Маршрут |  | Страна/Маршрут |   |
|                | Рубцовск   |                | Рубцовск  |
| РОС            | Веселоярск (железная и автомобильная дорога) – ПП                          | РОС            | Веселоярск (железная и автомобильная дорога) – ПП     |
|                | Аул (железная и автомобильная дорога) – ПП                                 |                | Аул (железная и автомобильная дорога) – ПП            |
|                | Семей  |                | Семей   |
|                | Чарская  |                | Чарская   |
|                | Актогай  |                | Актогай   |
|                | Талдыкорган  |                | Талдыкорган   |
| КАЗ            | Капчагай   | КАЗ            | Капчагай  |
|                | Алматы   |                | Алматы  |
|                | Мерке – ПП   |                | Мерке – ПП  |
|                | Тараз  |                | Чалдовар (железная дорога) – ПП                       |
|                | Шымкент  |                | Кара-Балта  |
|                | Сарыагаш/Яллама (железная дорога) и Жибек Жолу (автомобильная дорога) – ПП |                | Бишкек  |
|                | Келес (железная дорога) и Гишт-Куприк (автомобильная дорога) – ПП          | КЫР            | Кордай  |
|                | Ташкент  |                | Ош – ЛЦ   |
|                | Сырдарьинская  |                | Сары-Таш  |
| РОС            | Джиззак  |                | Карамык (автомобильная дорога) – ПП                   |
|                | Самарканд  |                | Карамык (автомобильная дорога) – ПП                   |
|                | Навои  | ТАД            | Душанбе   |
|                | Бухара   |                | Турсунзаде  |
|                | Алат (железная и автомобильная дорога) – ПП                                |                | Пахтаабад (железная и автомобильная дорога) – ПП      |
|                | Фарап (железная и автомобильная дорога) – ПП                               |                | Сариасия (железная и автомобильная дорога) – ПП       |
| ТКМ            | Мары   | УЗБ            | Термез/Айратом (железная и автомобильная дорога) – ПП |
|                | Сарахс   |                | Хайратан (железная и автомобильная дорога) – ПП       |
| ИРН            | Сарахс   |                | Мазари-Шариф  |
|                |  | АФГ            | Андхой  |
|                |  |                | Герат (разъезд)                                       |
|                |  |                | Ислам Кала (автомобильная дорога) – ПП                |
|                |  | ИРН            | Догхароун (автомобильная дорога) – ПП                 |

АФГ = Афганистан; ПП = пункт пропуска; ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество; ИРН = Иран; КАЗ = Казахстан; КЫР = Кыргызская Республика; ЛЦ = логистический центр; РОС = Российская Федерация; ТАД = Таджикистан; ТКМ = Туркменистан; УЗБ = Узбекистан.

Источник: Секретариат ЦАРЭС.

**Таблица А1.4: Коридор ЦАРЭС 4: Российская Федерация – Восточная Азия**

| ЦАРЭС 4а       |   | ЦАРЭС 4б       |  | ЦАРЭС 4с       |                 |
|----------------|---|----------------|--|----------------|-----------------|
| Страна/Маршрут |   | Страна/Маршрут |  | Страна/Маршрут |                 |
| РОС            | Ташанта (автомобильная дорога) – ПП                 | РОС            | Наушки – ПП                                      | РОС            | Наушки – ПП     |
|                | Улаанбайшинт/Цагааннуур (автомобильная дорога) – ПП |                | Сухэ-Батор – ПП                                  |                | Сухэ-Батор – ПП |
| МОН            | Улгий   | МОН            | Улан-Батор                                       |                | Улан-Батор      |
|                | Ховд  |                | Замын-Ууд (железная / автомобильная дорога) – ПП | МОН            | Чингис          |
|                | Ярант (автомобильная дорога) – ПП                   | КНР            | Эренхот (железная / автомобильная дорога) – ПП   |                | Баруун-Юрт      |
|                | Такешикент (автомобильная дорога) – ПП              |                |  |                | Бичигт – ПП     |
| КНР            | Урумчи  |                |  |                |                 |

ПП = пункт пропуска; ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество; МОН = Монголия; КНР = Китайская Народная Республика; РОС = Российская Федерация.

Источник: Секретариат ЦАРЭС.

**Таблица А1.5: Коридор ЦАРЭС 5: Восточная Азия – Ближний Восток и Южная Азия**

| ЦАРЭС 5а       |   | ЦАРЭС 5б       |              | ЦАРЭС 5с       |   |
|----------------|---|----------------|--------------|----------------|---|
| Страна/Маршрут |   | Страна/Маршрут |              | Страна/Маршрут |   |
| КНР            | Хами                                      | КНР            | Хами         | КНР            | Хами                                      |
|                | Турпан                                    | КНР            | Турпан       | КНР            | Турпан                                    |
|                | Каши                                      |                | Каши         |                | Каши                                      |
|                | Йеркешитан (автомобильная дорога) – ПП    |                | Мансехра     |                | Йеркешитан (автомобильная дорога) – ПП    |
| КЫР            | Иркештам (автомобильная дорога) – ПП      |                | Хавелиан     |                | Иркештам (автомобильная дорога) – ПП      |
|                | Сары-Таш                                  |                | Хасанабдал   | КЫР            | Сары-Таш                                  |
|                | Карамык (автомобильная дорога) – ПП       |                | Исламабад    |                | Карамык (автомобильная дорога) – ПП       |
|                | Карамык (автомобильная дорога) – ПП       |                | Лахор        |                | Карамык (автомобильная дорога) – ПП       |
| ТАД            | Душанбе                                   | ПАК            | Пинди Батъян | ТАД            | Душанбе                                   |
|                | Бохтар                                    |                | Фейсалабад   |                | Бохтар                                    |
|                | Панджи Поён – ЛЦ/ПП                       |                | Годжра       |                | Панджи Поён – ЛЦ/ПП                       |
| АФГ            | Ширхан Бандар (автомобильная дорога) – ПП |                | Шоркот       |                | Ширхан Бандар (автомобильная дорога) – ПП |
|                | Кундуз                                    |                | Ханевал      |                | Кундуз                                    |
|                | Кабул                                     |                | Мултан       | АФГ            | Кабул                                     |
|                | Жалалабад                                 |                | Музаффаргарх |                | Газни                                     |
|                | Тохам (автомобильная дорога) – ПП         |                | Дера Гази    |                | Калат                                     |
|                | Ланди Котал (автомобильная дорога) – ПП   |                | Ратодеро     |                | Кандагар                                  |
| ПАК            | Пешавар                                   |                | Сехван       |                | Чаман                                     |
|                | Исламабад                                 |                | Карачи       |                | Кветта                                    |
|                | Лахор                                     |                |              |                | Калат                                     |
|                | Пинди Батъян                              |                |              | ПАК            | Сураб                                     |
|                | Фейсалабад                                |                |              |                | Басима                                    |
|                | Годжра                                    |                |              |                | Хошаб                                     |
|                | Шоркот                                    |                |              |                | Гвадар                                    |
|                | Ханевал                                   |                |              |                |   |
|                | Мултан                                    |                |              |                |   |
|                | Музаффаргарх                              |                |              |                |   |
|                | Дера Гази                                 |                |              |                |   |
|                | Ратодеро                                  |                |              |                |   |
|                | Сехван                                    |                |              |                |   |
|                | Карачи                                    |                |              |                |   |

АФГ = Афганистан; ПП = пункт пропуска; ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество; КЫР = Кыргызская Республика; ЛЦ = логистический центр; ПАК = Пакистан; КНР = Китайская Народная Республика; ТАД = Таджикистан.

Источник: Секретариат ЦАРЭС.

Таблица А1.6: Коридор ЦАРЭС 6: Европа, Ближний Восток и Южная Азия

| ЦАРЭС 6а       |  | ЦАРЭС 6а       |  | ЦАРЭС 6а       |   | ЦАРЭС 6а       |  |
|----------------|--|----------------|--|----------------|---|----------------|--|
| Страна/Маршрут |  | Страна/Маршрут |  | Страна/Маршрут |   | Страна/Маршрут |  |
| РОС            | Красный Яр (автомобильная дорога) / Аксарайская (железная дорога) – ПП | РОС            | Оренбург   | РОС            | Оренбург  | РОС            | Красный Яр (автомобильная дорога) / Аксарайская (железная дорога) – ПП |
|                | Курмангазы (автомобильная дорога) / Ганюшкинг (железная дорога) – ПП   |                | Новомарковка (автомобильная дорога) / Кос Арал (железная дорога) – ПП      |                | Новомарковка (автодорога) / Кос Арал (железная дорога) – ПП |                | Курмангазы (автомобильная дорога) / Ганюшкино (железная дорога) – ПП   |
| КАЗ            | Макат  |                | Жайсан (железная/автомобильная дорога) – ПП                                |                | Жайсан (ЖД/АД) – ПП   | КАЗ            | Макат  |
|                | Бейнеу (железная дорога) / Тажен (автомобильная дорога) – ПП           |                | Актобе   |                | Актобе  |                | Бейнеу   |
|                | Каракалпакстан (железная/автомобильная дорога) – ПП                    |                | Шалкар   |                | Шалкар  |                | Актау  |
|                | Нукус  | КАЗ            | Арал   | КАЗ            | Арал  |                | Берекет  |
|                | Ургенч (разъезд)   |                | Кызыл-Орда   |                | Кызыл-Орда  | ТКМ            | Ашгабат  |
|                | Турткуль   |                | Шымкент  |                | Шымкент   |                | Мары   |
|                | Газли  |                | Сарыагаш/Яллама (железная дорога) и Жибек Жолы (автомобильная дорога) – ПП |                | Сарыагаш/Яллама (ЖД) и Жибек Жолы (автодорога) – ПП         | АФГ            | Герат  |
| УЗБ            | Бухара (съезд)   |                | Келес (ЖД) и Гишт Куприк (автодор.) – ПП                                   |                | Келес (ЖД) и Гишт Куприк (автодор.) – ПП                    |                | Ислам Кала – ПП  |
|                | Учкудук  |                | Ташкент (разъезд)  | УЗБ            | Ташкент (разъезд)   | ИРН            | Догхароун - ПП   |
|                | Навои  |                | Джиззак  |                | Хаваст – ПП   | АФГ            | Кандагар   |
|                | Бухара (съезд)   | УЗБ            | Айни   |                | Истаравшан – ПП   |                | Чаман – ПП   |
|                | Карши  |                | Самарканд (съезд)  | ТАД            | Айни  |                | Кветта   |
|                | Бойсун   |                | Карши  |                | Душанбе   |                | Калат  |
|                | Термез/Айратом (железная дорога/автомобильная дорога) - ПП             |                | Бойсун   |                | Бохтар  | ПАК            | Сураб  |
|                | Хайратан   |                | Термез/Айратом (железная/автодорога) – ПП                                  |                | Пянджи Пойон – ЛЦ/ПП  |                | Басима   |
|                | Мазари-Шариф   |                | Хайратан (ЖД/АД) – ПП  |                | Шерхан Бандар – ПП  |                | Хошаб  |
| АФГ            | Андхой   |                | Мазари-Шариф   |                | Кундуз  |                | Гвадар   |
|                | Герат  | АФГ            | Андхой   | АФГ            | Пули-Хумри  |                |  |
|                | Кандагар   |                | Герат  |                | Саланг  |                |  |
|                | Чаман – ПП   |                | Ислам Кала – ПП  |                | Кабул   |                |  |
|                | Кветта   | ИРН            | Догхароун - ПП   |                | Жалалабад   |                |  |
|                | Калат  | АФГ            | Кандагар   |                | Торхам (автодор.) – ПП                                      |                |  |
| ПАК            | Сураб  |                | Чаман – ПП   |                | Ланди Котал (автодорога) – ПП                               |                |  |
|                | Басима   |                | Кветта   |                | Пешавар   |                |  |
|                | Хошаб  | ПАК            | Калат  |                | Исламабад   |                |  |
|                | Гвадар   |                | Сураб  |                | Пинди Батьян  |                |  |
|                |  |                | Басима   |                | Лахор   |                |  |
|                |  |                | Хошаб  |                | Фейсалабад  |                |  |
|                |  |                | Гвадар   |                | Годжра  |                |  |
|                |  |                |  | ПАК            | Шоркот  |                |  |
|                |  |                |  |                | Ханевал   |                |  |
|                |  |                |  |                | Мултан  |                |  |
|                |  |                |  |                | Музаффаргарх  |                |  |
|                |  |                |  |                | ДГ Хан  |                |  |
|                |  |                |  |                | Ратодеро  |                |  |
|                |  |                |  |                | Сехван  |                |  |
|                |  |                |  |                | Карачи  |                |  |

АФГ = Афганистан; ПП = пункт пропуска; ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество; ИРН = Иран; КАЗ = Казахстан; ЛЦ = логистический центр; ПАК = Пакистан; РОС = Российская Федерация; ТАД = Таджикистан; ТКМ = Туркменистан; УЗБ = Узбекистан.

Источник: Секретариат ЦАРЭС.

## Приложение 2: Приоритетные Инвестиционные Проекты Царес По Странах

| №  | Страна | Подсектор            | Название проекта   | Ориентировочная стоимость (млн \$) | Ориентировочный период реализации                |
|----|--------|----------------------|--|------------------------------------|--|
| 1  | АФГ    | Автомобильные дороги | Кайсар-Ламанский участок кольцевой дороги  | 700,0                              | 2018-2021 гг.                                    |
| 2  | АФГ    | Автомобильные дороги | Коридор Восток-Запад   | 530,0                              | БУ   |
| 3  | АФГ    | Автомобильные дороги | Проект Кабульской кольцевой дороги (118,7 км)  | 158,0                              | 2017-2023 гг.                                    |
| 4  | АФГ    | Автомобильные дороги | Кабул-Джелалабад   | 180,0                              | 2019-2022 гг.                                    |
| 5  | АФГ    | Автомобильные дороги | Коридор Север-Юг: от Кандагара до Мазари-Шарифа  | 550,0                              | 2019-2023 гг.                                    |
| 6  | АФГ    | Автомобильные дороги | Салангский тоннель   | 600,0                              | 2021-2025 гг.                                    |
| 7  | АФГ    | Железные дороги      | Железная дорога Мазари-Шариф-Фарьяб-Герат Кандагар-Кветта (1288 км)  | 3 335,0                            | БУ   |
| 8  | АЗЕ    | Порты                | Строительство зернового терминала в Бакинском порту  | 22,5                               | 2019-2020 гг.                                    |
| 9  | АЗЕ    | Порты                | Строительство стоянки МДП в Бакинском порту  | 9,0                                | 2020 г.  |
| 10 | ГРУ    | Порты                | Строительство глубоководного порта Анаклия (Фаза 1)  | 586,0                              | 2017-2020 гг.                                    |
| 11 | ГРУ    | Логистика            | Развитие Тбилисского логистического центра   | 95,4                               | 2020-2025 гг. (Этап 1)<br>2026-2031 гг. (Этап 2) |
| 12 | ГРУ    | Логистика            | Развитие Кутаисского логистического центра   | 72,5                               | 2021-2026 гг. (Этап 1)<br>2027-2032 гг. (Этап 2) |
| 13 | ГРУ    | Автомобильные дороги | Строительство шоссе Рустави-Красный мост   | 170,0                              | 2020-2022 гг.                                    |
| 14 | ГРУ    | Автомобильные дороги | Строительство Тбилисского объездного участка дороги  | 300,0                              | 2023-2025 гг.                                    |
| 15 | ГРУ    | Автомобильные дороги | Строительство участка Шорапани-Аргвета   | 315,0                              | 2020-2022 гг.                                    |
| 16 | ГРУ    | Автомобильные дороги | Строительство участка Батуми-Сарпи   | 130,0                              | 2020-2023 гг.                                    |
| 17 | ГРУ    | Автомобильные дороги | Строительство моста через реку Риони в Потии   | 21,0                               | 2020-2022 гг.                                    |
| 18 | ГРУ    | Автомобильные дороги | Строительство объездной дороги Самтреди-Зугдиди  | 250,0                              | 2025-2029 гг.                                    |
| 19 | ГРУ    | Автомобильные дороги | Строительство подъездной дороги к глубоководному порту Анаклия   | 45,0                               | 2019-2020 гг.                                    |
| 20 | КАЗ    | Автомобильные дороги | Реконструкция дороги Атырау-Астрахань  | 373,0                              | 2017-2021 гг.                                    |
| 21 | КАЗ    | Автомобильные дороги | Реконструкция дороги Балхаш-Бурылбайтал  | 557,0                              | 2017-2021 гг.                                    |
| 22 | КАЗ    | Автомобильные дороги | Реконструкция дороги Талдыкорган-Калбатау  | 690,0                              | 2017-2021 гг.                                    |
| 23 | КАЗ    | Автомобильные дороги | Реконструкция дороги Курты-Капшагай  | 61,0                               |  |
| 24 | КАЗ    | Автомобильные дороги | ГЧП Большая Алматинская кольцевая автодорога (БАКАД) – 20-летняя концессия   | 600,0                              | 2019-2039 гг.                                    |
| 25 | КЫР    | Авиация              | Проект расширения возможностей управления воздушным движением  | 46,0                               | 2019-2023 гг.                                    |
| 26 | КЫР    | Авиация              | Единое навигационное поле Ферганской долины (установка оборудования VOR/DME в Баткенском аэропорту)                            | 1,0                                | 2019-2023 гг.                                    |
| 27 | КЫР    | Авиация              | Строительство новой башни контрольно-диспетчерского пункта в аэропорту города Оша  | 3,0                                | 2019-2023 гг.                                    |
| 28 | КЫР    | Автомобильные дороги | Строительство альтернативной дороги Север-Юг (99 км), участок Арал-Казарман (195-291 км) и строительство двух надземных мостов | 298,7                              | 2015-2021 гг.                                    |

продолжение на следующей странице

продолжение таблицы

| №  | Страна | Подсектор            | Название проекта  | Ориентировочная стоимость (млн \$) | Ориентировочный период реализации |
|----|--------|----------------------|---|------------------------------------|-----------------------------------|
| 29 | КЫР    | Автомобильные дороги | Соединение маршрутов между транспортными коридорами ЦАРЭС 1 и ЦАРЭС 3 (89-159 км, Эпкин-Башкууганды).   | 114,4                              | 2018-2021 гг.                     |
| 30 | КЫР    | Автомобильные дороги | Соединение маршрутов между транспортными коридорами ЦАРЭС 1 и ЦАРЭС 3 протяженностью 70,1 км (Балыкчи – Кочкор - Эркин)   | 90,8                               | 2019-2023 гг.                     |
| 31 | КЫР    | Автомобильные дороги | Восстановление участков дороги Бишкек-Ош (участок Бишкек-Кара-Балта)  | 100,0                              | 2018-2020 гг.                     |
| 32 | КЫР    | Автомобильные дороги | Восстановление участков дороги Бишкек-Ош (участок Джалал-Абад-Маданият)   | 60,0                               | 2016-2020 гг.                     |
| 33 | КЫР    | Железные дороги      | Строительство железнодорожной линии КНР-Кыргызстан-Узбекистан   | 4 800,0                            | БУ                                |
| 34 | МОН    | Железные дороги      | Завод по производству грузовых вагонов в Саиншанде, провинция Дорно-Гоби  | 61,0                               | 2020-2025 гг.                     |
| 35 | МОН    | Железные дороги      | Новая железнодорожная линия в Южной Монголии  | 5 000,0                            | 2020                              |
| 36 | МОН    | Автомобильные дороги | Региональный проект по развитию и техническому обслуживанию автомобильных дорог, Фазы I и II (Реконструкция дороги Алтанбулаг-Улан-Батор-Замын-Ууд ЦАРЭС 4b)  | 120,0                              | 2018-2021 гг.                     |
| 37 | МОН    | Автомобильные дороги | Региональный проект по развитию и техническому обслуживанию автомобильных дорог, Фаза III (Реконструкция дороги Алтанбулаг-Улан-Батор-Замын-Ууд ЦАРЭС 4b)   | 120,0                              | 2021-2024 гг.                     |
| 38 | МОН    | Автомобильные дороги | Инвестиционная программа Западного регионального автомобильного коридора (автодорога Ховд-Улгий-Улан-Байшинт ЦАРЭС 4a)  | 58,0                               | 2015-2020 гг.                     |
| 39 | МОН    | Автомобильные дороги | Строительство 272 км асфальтированной дороги Баруун-Урт-Бичигт (Коридор 4с)   | 120,0                              | 2019-2022 гг.                     |
| 40 | МОН    | Автомобильные дороги | Передовые и интеллектуальные технологии (контроль движения, веса и габаритов транспортных средств, выбросов и интенсивности дорожного движения, а также экстренная мобильная сеть) на 997 км дороги Замын-Ууд-Улан-Батор-Алтанбулаг | 4,5                                | 2020 гг.                          |
| 41 | МОН    | Автомобильные дороги | Расширение дороги Улан-Батор-Дархан (расширение до четырех полос)   | 192,0                              | 2019 г.                           |
| 42 | МОН    | Логистика            | Логистические центры в провинциях Баян-Улгий, Ховд, Дархан-Уул  | 150,0                              | 2020-2026 гг.                     |
| 43 | МОН    | Авиация              | Модернизация аэропорта Ховд в провинции Ховд  | 150,0                              | 2019-2022 гг.                     |
| 44 | МОН    | Авиация              | Модернизация аэропорта Цагаан Дэглий в провинции Увс  | 20,0                               | 2020-2025 гг.                     |
| 45 | ПАК    | Автомобильные дороги | Строительство 4-х полосной скоростной автомагистрали Раджанпур-ДГ Хан   | 300,0                              | 2028-2031 гг.                     |
| 46 | ПАК    | Автомобильные дороги | Строительство дополнительного тоннеля в Кохате  | 80,0                               | 2021-2024 гг.                     |
| 47 | ПАК    | Автомобильные дороги | Восстановление недостающего участка дороги N-55, ДИ Хан-Ярак  | 20,0                               | 2022-2023 гг.                     |
| 48 | ПАК    | Логистика            | Улучшение ППГ Султ (граница Пакистана и КНР)  | БУ                                 | 2021-2022 гг.                     |
| 49 | ТАД    | Автомобильные дороги | Проект дороги Обигарм-Нуробод (72-158 км)   | 484,0                              | 2019-2025 гг.                     |
| 50 | ТАД    | Автомобильные дороги | Капитальный ремонт дороги Гулистон-Фархар-Пяндж-Дусти   | 39,8                               | 2022-2024 гг.                     |
| 51 | ТАД    | Автомобильные дороги | Капитальный ремонт дороги Душанбе-Рудаки-Яван-Джоми-Сарбанд   | 50,4                               | 2023-2025 гг.                     |
| 52 | ТАД    | Автомобильные дороги | Капитальный ремонт дороги Курбоншахид-Темурмалик  | 24,0                               | 2020-2022 гг.                     |

продолжение на следующей странице

продолжение таблицы

| №  | Страна | Подсектор            | Название проекта  | Ориентировочная стоимость (млн \$) | Ориентировочный период реализации |
|----|--------|----------------------|---|------------------------------------|-----------------------------------|
| 53 | ТАД    | Автомобильные дороги | Капитальный ремонт дороги Кызыл Кала-Кабадиян-Шахритуз-Айвадж   | 51,7                               | 2023-2025 гг.                     |
| 54 | ТАД    | Автомобильные дороги | Строительство моста через реку Кафирниган на 9,8 км дороги Душанбе-Рудаки   | 4,3                                | 2023-2025 гг.                     |
| 55 | ТАД    | Автомобильные дороги | Строительство моста через реку Элок (Иляк) на 11 км дороги Душанбе-Рудаки   | 1,1                                | 2021-2022 гг.                     |
| 56 | ТАД    | Автомобильные дороги | Строительство дороги Лаби Джар-Калайхумб  | 335,0                              | 2023-2025 гг.                     |
| 57 | ТАД    | Железные дороги      | Строительство железной дороги Таджикистан-Афганистан-Туркменистан   | 237,8                              | 2023-2025 гг.                     |
| 58 | ТАД    | Автомобильные дороги | Капитальный ремонт дороги Кангурт-Темурмалик  | 16,0                               | 2020-2022 гг.                     |
| 59 | ТАД    | Автомобильные дороги | Строительство дополнительных противолановых галерей вдоль дороги Душанбе-Чанак (5 665 м)  | 51,5                               | 2022-2025 гг.                     |
| 60 | ТАД    | Автомобильные дороги | Строительство дороги Муминабад-Чилдхутарон  | 4,2                                | 2023-2025 гг.                     |
| 61 | УЗБ    | Автомобильные дороги | Капитальный ремонт дороги Карши-Шахрисабз-Китаб (77 км)   | 198,0                              | 2016-2021 гг.                     |
| 62 | УЗБ    | Автомобильные дороги | Капитальный ремонт трассы А-380 Гузар-Бухара-Нукус-Бейнеу, (участок 228-315 км)   | 170,0                              | 2016-2020 гг.                     |
| 63 | УЗБ    | Автомобильные дороги | Проект благоустройства дорожной сети Бухарской области (км 150-188 и км 208-228)  | 230,0                              | 2020-2024 гг.                     |
| 64 | УЗБ    | Автомобильные дороги | Проект благоустройства дорожной сети Бухарской области: М-37 Самарканд-Бухара-Ош (км 261-277 и км 287-365)  | 113,8                              | 2020-2024 гг.                     |
| 65 | УЗБ    | Автомобильные дороги | Капитальный ремонт 35 км дороги Гузар-Чим-Кукдала, участок 38-73 км   | 50                                 | 2011-2019 гг.                     |
| 66 | УЗБ    | Автомобильные дороги | Реконструкция автодороги А-380 Гузар-Бухара-Нукус-Бейнеу между Кунградом и Даут-Атой (участок 964-1204 км)  | 230,0                              | 2020-2022 гг.                     |
| 67 | УЗБ    | Автомобильные дороги | Реконструкция А-380 Гузар-Бухара-Нукус-Бейнеу (участок 581-698 км)  | БУ                                 | 2020-2022 гг.                     |
| 68 | УЗБ    | Автомобильные дороги | Реконструкция М-39 Алматы-Бишкек-Ташкент-Термез (участок 1037-1081 км)  | БУ                                 | 2020-2022 гг.                     |
| 69 | УЗБ    | Автомобильные дороги | Реконструкция таможенного поста Бишкек-Душанбе-Термез-Сариасия М-41 (участок 1444-1618 км)  | БУ                                 | 2020-2022 гг.                     |
| 70 | УЗБ    | Автомобильные дороги | Реконструкция М-37 Самарканд-Бухара-Ашхабад Бухара-Апатский таможенный пост (участки 152-212, 212-241, 287-311 и 346-363 км)                                    | БУ                                 | 2020-2022 гг.                     |
| 71 | УЗБ    | Автомобильные дороги | Реконструкция А-376 Коканд-Джизак (участок 246-299 км)  | БУ                                 | 2020-2022 гг.                     |
| 72 | УЗБ    | Железные дороги      | Проект повышения эффективности железных дорог   | 170,0                              | 2019-2021 гг.                     |
| 73 | УЗБ    | Железные дороги      | Проект электрификации железной дороги Бухара-Мискин-Ургенч-Хива   | 250,0                              | 2020-2024 гг.                     |
| 74 | УЗБ    | Железные дороги      | Электрификация участка железной дороги Пап – Наманган – Андижан   | 80,0                               | 2019-2020 гг.                     |
| 75 | УЗБ    | Железные дороги      | Строительство электрифицированной железнодорожной линии Ангрэн-Пап с электрификацией участка Пап-Коканд-Андижан, с дополнительным финансированием системы SCADA | 545,0                              | 2013-2021 гг.                     |
| 76 | УЗБ    | Железные дороги      | Электрификация участка железной дороги Кашкадаря-Бухара с организацией движения скоростных пассажирских поездов   | 160,0                              | 2020-2024 гг.                     |
| 77 | УЗБ    | Авиация              | Приобретение четырех новых самолетов Boeing 787-8   | 317,5                              | 2016-2020 гг.                     |

АФГ = Афганистан; АЗЕ = Азербайджан; ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество; DME = дистанциметрическое оборудование, ГРУ = Грузия; КАЗ = Казахстан; КЫР = Кыргызская Республика; км = километр; МОН = Монголия; ПАК = Пакистан; ГЧП = государственно-частное партнерство, КНР = Китайская Народная Республика; SCADA = дистанционное управление и сбор данных, ТАД = Таджикистан; ТВД = бюджет уточнено; УЗБ = Узбекистан, VOR = всенаправленный радиомаяк сверхвысокой частоты.

Источник: Секретариат ЦАРЭС, на основе материалов, представленных странами и партнерами по развитию по состоянию на 2 сентября 2019 года.

### Приложение 3: Индикаторы Конечного Результата Для Транспортного Сектора ЦАРЭС

| Компонент | Название                                      | Результат  | Индикаторы (источники/отчеты)  |
|-----------|---|--|--|
| 1         | <b>Содействие транспорту и логистике</b>      | Повышение эффективности в пунктах пропуска (ПП), таможенном оформлении, иммиграционных процедурах и трансграничной логистике | <ul style="list-style-type: none"> <li>Средняя скорость прохождения с задержкой (СПСЗ), по коридорам</li> <li>Время и стоимость прохождения (пограничного) пункта пропуска – по коридорам и ПП</li> <li>Индекс восприятия логистики (LPI)</li> </ul>   |
| 2         | <b>Дороги и управление дорожными активами</b> | Улучшение модели зрелости управления дорожными активами ЦАРЭС *  | <ul style="list-style-type: none"> <li>2019 год (предварительные данные): Все страны находятся на уровне 1 (за исключением Пакистана, который находится на уровне 3) для национальной сети автомагистралей (Отчет о проделанной работе в транспортном секторе ЦАРЭС)</li> <li>Средняя скорость прохождения без задержек (СПБЗ), по коридорам (ИМЭК ЦАРЭС)</li> <li>Улучшение восприятия качества автомобильных дорог (Индекс глобальной конкурентоспособности Всемирного экономического форума) – для отдельных стран</li> </ul> |
| 3         | <b>Безопасность дорожного движения</b>        | Сокращение числа погибших в результате ДТП в международных автомобильных коридорах ЦАРЭС                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>К 2030 году: Сокращение на 50% по сравнению с показателем 2010 года (82 000 погибших).</li> </ul>   |
| 4         | <b>Железные дороги</b>                        | Повышение уровня обслуживания и эффективности работы железных дорог  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Средняя коммерческая скорость (согласно ИМЭК) по коридорам ЦАРЭС (СПЗ) и скорость прохождения без задержек (СПБЗ)</li> <li>Улучшение восприятия качества железных дорог (Индекс глобальной конкурентоспособности Всемирного экономического форума для железных дорог) – по отдельным странам</li> </ul>   |
| 5         | <b>Авиация</b>                                | Создание более открытого авиационного рынка, который стимулирует улучшение обмена и результатов торговли                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>Число пар стран ЦАРЭС, достигших неограниченных права третьей и четвертой свобод</li> <li>Число стран ЦАРЭС, внедряющих безбумажные системы электронных грузовых перевозок для авиации</li> <li>Количество стран с системами электронной визы.</li> </ul>   |

\* Модель зрелости СУДА (Фаза 1 – СУДА в процессе строительства; Фаза 2 – СУДА обеспечивает полную оценку запасов, хотя такая оценка может проводиться в фиксированное время, может не обновляться на регулярной основе, или может не использоваться в полном объеме для принятия решений и финансового планирования; Фаза 3 – непрерывный (периодический) мониторинг инвентаризации дорожных активов, эффективные модели затрат, учет и планирование затрат/управленческий учет, принятие решений и финансовое планирование с учетом всех известных факторов и четких целевых показателей эффективности).

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

Источник: Секретариат ЦАРЭС.





## Транспортная стратегия ЦАРЭС 2030

Новая Транспортная стратегия ЦАРЭС 2030 основывается на достигнутом прогрессе и уроках, извлеченных из Стратегии ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле до 2020 года. Ее ключевые связи с общей программой ЦАРЭС 2030 находятся в областях улучшения связанности и устойчивости. Данная стратегия заключается в упрощении, нашедшем свое отражение, прежде всего, в отделении содействия торговле от транспорта. Она в равной степени уделяет внимание повышению устойчивости и качества сетей, наряду с непрерывным строительством и капитальным ремонтом транспортных коридоров. Нынешняя Транспортная стратегия будет реализовываться в сочетании с недавней Интегрированной программой по торговле ЦАРЭС до 2030 года.

## О Программе Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества

Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) – это партнерство 11 стран-членов, а также партнеров по развитию, работающих совместно для продвижения развития посредством сотрудничества, приводящего к ускоренному экономическому росту и сокращению бедности. Оно руководствуется общим видением “Хорошие соседи, хорошие партнеры и хорошие перспективы”. В число стран ЦАРЭС входят: Афганистан, Азербайджан, Китайская Народная Республика, Грузия, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. АБР выполняет функции Секретариата ЦАРЭС.

## Об Азиатском банке развития

АБР стремится к достижению процветания, всеохватности, стабильности и устойчивости в Азии и Тихоокеанском регионе, не прекращая при этом свои усилия, направленные на искоренение крайней нищеты. Основанный в 1966 году банк принадлежит 67 членам, 48 из которых относятся к данному региону. Его основными инструментами для оказания помощи развивающимся странам-членам являются диалог по вопросам проводимой политики, кредиты, инвестиции в акционерный капитал, гарантии, гранты и техническая помощь.



### СЕКРЕТАРИАТ ЦАРЭС

[www.carecprogram.org](http://www.carecprogram.org)

### АЗИАТСКИЙ БАНК РАЗВИТИЯ

6 ADB Avenue, Mandaluyong City  
1550 Metro Manila, Philippines  
[www.adb.org](http://www.adb.org)