

УДК 656.55

А.С. Избаирова<sup>а</sup>, Ю.Н. Жируева<sup>б</sup>

Академии логистики и транспорта, Алматы, Казахстан

<sup>а</sup>[a.izbairova@alt.edu.kz](mailto:a.izbairova@alt.edu.kz), <sup>б</sup>[ju.zhirueva@alt.edu.kz](mailto:ju.zhirueva@alt.edu.kz)

## ОБ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ ЦЕНТРАЛЬНО АЗИАТСКОГО РЕГИОНАЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

**Аннотация.** Транспортная стратегия Центрально Азиатского регионального экономического сотрудничества посвящен улучшению логистической инфраструктуры, сокращению смертности на дорогах через обновление стандартов их проектирования, финансовой устойчивости национальных железных дорог и либерализации авиационных рынков в регионе. Данная стратегия приведет к ускорению социально-экономического развития в регионе в следующем десятилетии. Документ излагает новый долгосрочный подход к управлению дорожной инфраструктурой, при этом должно уделяться повышенное внимание комплексным системам управления дорожными активами и техническому обслуживанию автомобильных дорог. 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.

**Ключевые слова:** ЦАРЭС, транспорт, транспортная стратегия развития, логистическая инфраструктура, транспортная политика, регионально экономическое сотрудничество, Азиатский банк развития.

**Аңдатпа.** Орталық Азия өңірлік экономикалық ынтымақтастығының көлік стратегиясы логистикалық инфрақұрылымды жақсартуға, оларды жобалау стандарттарын жаңарту арқылы жолдардағы өлім-жітімді азайтуға, ұлттық темір жолдардың қаржылық тұрақтылығын және өңірдегі авиациялық нарықтарды ырықтандыруға арналған. Бұл стратегия келесі онжылдықта өңірдегі әлеуметтік-экономикалық дамудың жеделдеуіне алып келеді. Құжат жол инфрақұрылымын басқарудың жаңа ұзақ мерзімді тәсілін баяндайды, бұл ретте жол активтерін басқарудың кешенді жүйелеріне және автомобиль жолдарына техникалық қызмет көрсетуге баса назар аударылуға тиіс. Ерекше назар мен қолдау жекелеген дәліздердің және тұтастай алғанда бүкіл желінің жалпы тиімділігіне теріс әсер ететін елеулі рәсімдік және инфрақұрылымдық тар жерлері бар елдерге шоғырландырылатын болады. Сондай-ақ, Стратегия теңіз порттарына, теңіз операцияларына, сондай-ақ ОАӨЭЫ аймағында және әлемнің басқа елдерінде жіксіз мультимодальдық дәліздер құру үшін әртүрлі көлік түрлері арасындағы үздіксіз функционалдық үйлесімділікке көбірек көңіл бөледі.

**Түйінді сөздер:** ОАӨЭЫ, Көлік, көліктік Даму стратегиясы, логистикалық инфрақұрылым, көлік саясаты, өңірлік экономикалық ынтымақтастық, Азия Даму Банкі.

**Abstract.** The transport strategy of the Central Asian Regional Economic Cooperation is dedicated to improving logistics infrastructure, reducing road deaths through updating their design standards, financial stability of national railways and liberalization of aviation markets in the region. This strategy will lead to an acceleration of socio-economic development in the region in the next decade. The document outlines a new long-term approach to road infrastructure management, with increased attention to integrated road asset management systems and road maintenance. Special attention and support will be focused on countries with serious procedural and infrastructure bottlenecks that negatively affect the overall efficiency of

individual corridors and the entire network as a whole. The strategy will also focus increasingly on seaports, maritime operations, and seamless interoperability between different modes of transport to create seamless multimodal corridors in the CAREC region and with the rest of the world.

**Keywords:** CAREC, transport, transport development strategy, logistics infrastructure, transport policy, regional economic cooperation, Asian Development Bank.

**Введение.** Страны-участницы Центрально Азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) одобрили новую транспортную стратегию региона до 2030 года. Документ посвящен улучшению логистической инфраструктуры, сокращению смертности на дорогах через обновление стандартов их проектирования, финустойчивости национальных железных дорог и либерализации авиационных рынков в регионе. Ожидается, что данная стратегия приведет к ускорению социально-экономического развития в регионе в следующем десятилетии.

Транспортная стратегия ЦАРЭС до 2030 года направлена на решение этих проблем низкой скорости трансграничных поездок и высоких затрат на логистику вдоль шести коридоров ЦАРЭС что пересекают регион, путем применения международного опыта при разработке региональной и национальной транспортной политики, развития и содержания мультимодальной транспортной инфраструктуры, а также совершенствования трансграничных транспортных операций. Стратегия также нацелена на решение процедурных и инфраструктурных проблем, которые вызывают задержки и дополнительные расходы вдоль экономических коридоров ЦАРЭС. ЦАРЭС также направлена на укрепление доверия и развитие сотрудничества между ее членами с целью сокращения нефизических торговых и логистических барьеров.

В документе уделяется внимание интегрированным транспортным системам как по сухопутному пути, так и по-морскому, а также более эффективному использованию информационно-коммуникационных технологий. В стратегии отмечаются международные и региональные соглашения о содействии торговле и трансграничным перевозкам между странами ЦАРЭС и с остальным миром, а также улучшение координации между национальными агентствами по транспорту и управлению границами отдельных государств.

Документ излагает новый долгосрочный подход к управлению дорожной инфраструктурой, при этом должно уделяться повышенное внимание комплексным системам управления дорожными активами и техническому обслуживанию автомобильных дорог. Как отмечается в сообщении, несмотря на значительные инвестиции, существующее финансирование дорог покрывает лишь небольшую часть потребностей региона. Как правило, финансирование расходуется на старые дороги, которые находятся в более плохом состоянии, тогда как недавно построенные дороги остаются без внимания, что приводит к более быстрому их изнашиванию. [1, 2]

*Что такое ЦАРЭС?*

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. [1]

*Что такое АБР?*

Азиатский банк развития или АБР - банк снованный 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.

#### *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.

В рамках стратегии 2030 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 связности, 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. [2]

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.[3]

#### **Разбор стратегии (таблица 1):**

##### *Направляющие принципы:*

Платформа регионального сотрудничества, соединяющая людей, политику и проекты в интересах совместного и устойчивого развития

*Цель:*

Укрепление экономической связанности и повышение устойчивости и жизнестойкости региональной инфраструктуры

Мыслить регионально – Действовать локально

– Отвечают конкретным условиям и удовлетворяют конкретные потребности стран

– Согласуются с Транспортной стратегией ЦАРЭС и, следовательно, друг с другом

– Содержат конкретные страновые цели и задачи

– Основываются на конкретных национальных механизмах реализации

– Утверждаются в качестве национального нормативного акта с распределенными обязанностями и подотчетностью

*Поддержка разработки национальных транспортных стратегий и планов действий*

– РСЧ ЦАРЭС имеют различные механизмы для определения приоритетности своих действий в сфере транспорта

– По запросу РСЧ, Секретариат ЦАРЭС будет мобилизовывать консультационные ресурсы для содействия в подготовке национальных транспортных стратегий/планов действий для всего сектора и/или подсекторов (безопасность дорожного движения, железные дороги, авиация и т.д.)

– Мероприятия по обучению и развитию потенциала будут предложены тем РСЧ, которые планируют разрабатывать свои национальные транспортные стратегии с использованием внутренних ресурсов. ЦАРЭС 2030 и ИПТЦ 2030

– Глубокая согласованность со стратегическими целями ЦАРЭС по улучшению связанности и устойчивости транспортных систем и инфраструктуры

– Большое внимание уделяется качеству и устойчивости транспортных проектов, а не объему и масштабам развития инфраструктуры и финансирования

– Продукты знаний определяются спросом и должны будут стать инструментами поддержки принятия решений на высоком уровне для РСЧ.

– Отчетность об эффективности будет в большей степени сосредоточена на Коридорах и конкретных странах-членах ЦАРЭС, дополняясь аналитическими отчетами для поддержки принятия решений странами.[3]

Таблица 1 – Транспортная стратегия ЦАРЭС – Две цели и пять ключевых компонентов [3]

Транспортный компонент	Задача обеспечения связанности	Задача обеспечения устойчивости
Трансграничные перевозки и логистика	Выполнение соглашений и конвенций по содействию (упрощению процедур) перевозкам и стимулированию диалога по вопросам региональных перевозок	Снижение торговых издержек, увеличение объемов торговли и рост экономики
		Повышение эффективности и профессиональной добросовестности
	Улучшение пограничных объектов и процедур пересечения границ	Улучшение защищенности и безопасности
	Развитие и эксплуатация портов и логистических центров и операций для обеспечения бесперебойного взаимодействия всех видов транспорта	

Автомобильные дороги и управление дорожными активами	Выделение достаточных финансовых средств на строительство, капитальные ремонт и техническое обслуживание автомобильных дорог	Улучшившиеся экономические и социальные условия за счет улучшения связанности
	Стратегическое долгосрочное планирование развития региональных и национальных транспортных сетей для удовлетворения растущих потребностей в социальной, экономической и торговых сферах	Сильный акцент на стоимости и качестве жизненного цикла для осуществления более устойчивых инвестиций в инфраструктуру
		Распределение финансирования на основе использования надежных инструментов анализа и поддержки принятия решений, таких как Система управления дорожными активами (СУДА)
		Институциональные и процедурные реформы для улучшения управления национальными дорожными активами
		Усиление участия частного сектора в эксплуатации и техническом обслуживании дорог
Безопасность дорожного движения	Улучшение склонности к путешествиям благодаря повышенной безопасности	Улучшение безопасности дорожного движения, ведущее к сокращению экономических и человеческих потерь и ущерба для здоровья
Железные дороги	Строительство, капитальный ремонт, модернизация и техническое обслуживание железных дорог	Улучшение экономических и социальных условий за счет снижения стоимости и повышения качества услуг
	Развитие станций и интермодальных объектов	Устойчивые методы организации и выполнения работ, включая управление финансовыми затратами и стоимостью жизненного цикла, управление и модернизацию железнодорожных активов, квалификацию персонала
	Покупка и техническое обслуживание подвижного состава, подходящего для возникающих потребностей	
	Действительные коммерческие и эффективные операционные методы	
	Повышение безопасности для всех пользователей – в особенности, для женщин	
	Переход железных дорог на цифровые технологии для улучшения координации деятельности и поддержки принятия управленческих решений	Повышение экологической устойчивости за счет перераспределения грузовых потоков между отдельными видами транспорта, повышения энергоэффективности и переключения на другие виды топлива
Авиация	Развитие аэропортов и общественного транспортного сообщения	Расширенные экономические возможности за счет торговли, промышленности и туризма
	Региональная и национальная политика и соглашения для стимулирования конкуренции и сотрудничества на открытых рынках	Повышение эффективности и безопасности
	Повышение эффективности грузовых воздушных перевозок	Улучшение экономических и социальных условий благодаря снижению стоимости услуг и повышению качества обслуживания

**Заключение:** Стратегия ЦАРЭС 2030 основана на миссии – соединять людей, политику и проекты. Она предусматривает увеличение масштаба и расширение мандата ЦАРЭС, включая оказание поддержки региональной и экономической стабильности и региональные инициативы в областях туризма, сельского хозяйства и водных ресурсов, здравоохранения и образования. В то же время ЦАРЭС сохранит фокус и будет поддерживать свое сравнительное преимущество в существующих приоритетных областях транспорта, энергетики, торговли и развития экономических коридоров. Принятие стратегии ЦАРЭС-2030 окажет помощь странам региона в достижении Целей устойчивого развития и целевых показателей, при этом обеспечивая их согласованность с национальными приоритетами развития.

Новая стратегия, стимулируя участие частного сектора в финансировании и эксплуатации транспортных активов, поможет региону ЦАРЭС привлечь дополнительные частные инвестиции. Это должно привести к повышению эффективности и ускорению институциональных реформ в государственных транспортных операторах, что приведет к повышению общего устойчивого развития.

#### ЛИТЕРАТУРА

[1] Принята региональная транспортная стратегия ЦАРЭС. <https://www.gazeta.uz/ru/2019/11/15/transport-carec/>

[2] Пайрав Чоршанбиев. В Ташкенте принята новая транспортная стратегия стран ЦАРЭС. <https://asiaplustj.info/news/tajikistan/economic/20191115/v-tashkente-prinyata-novaya-transportnaya-strategiya-stran-tsaresh>.

[3] Транспортная стратегия ЦАРЭС 2030, январь 2020. Азиатский банк развития. Mandaluyong City: Philippines, 2020. – 50 с.

УДК 656

**А.С. Избаирова<sup>а</sup>, Н.К. Исмаилов<sup>б</sup>**

Академии логистики и транспорта, Алматы, Казахстан

[a.izbairova@alt.edu.kz](mailto:a.izbairova@alt.edu.kz), [n.ismailov@alt.edu.kz](mailto:n.ismailov@alt.edu.kz)

#### **ЭЛЕКТРОННЫЕ ПЛОМБЫ И ЭЛЕКТРОННЫЕ УСТРОЙСТВА КАК ИНСТРУМЕНТ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВОЗОК**

**Аннотация.** Электронные устройства (пломбы) позволяют держать груз «под контролем» на всем протяжении пути следования, и его месторождение в онлайн формате, и о его сохранности. Данные цифровые носители могут осуществить автоматический дистанционный контроль доступа к грузу, мониторинг параметров перевозки и состояния груза на различных видах транспорта в реальном времени, оперативная передача информации о доступе к грузу в нестандартных ситуациях. В современности цифровой рынок контрольных средств, применяемых при транспортировке грузов, имеет достаточно большую линейку продукции. Основные потребительские свойства данной продукции – стойкость к криминальным воздействиям и устойчивость к фальсификациям, которое в полностью соответствует уровню «цена-качество». Кроме того, пломбировочные устройства уже не справляются с функциями ключевого информационного звена транспортной логистической цепи. Век цифровых технологий предопределил необходимость появления нового поколения пломбировочных устройств – электронных пломб, конструктивно объединивших механическую пломбу и электронный блок.

**Ключевые слова:** груз, сохранность, электронная пломба, путь следования, перевозка.