

## ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ

### Подготовка Стратегии и плана действий по борьбе с изменением климата в сфере автомобильного транспорта (RTCSAP)

#### А. Общая информация

1. Кыргызская Республика — горная страна, не имеющая выхода к морю, и хотя в стране 35 000 км автодорог, железнодорожных путей всего 420 км. Ни одна из рек Кыргызской Республики не является судоходной, в стране нет каналов. Внутренних водных путей очень мало, за исключением туристических лодок на озере Иссык-Куль.<sup>1</sup> Региональная торговля в значительной степени зависит от автомобильного транспорта: примерно 95% пассажирских перевозок и более 50% грузовых перевозок осуществляется автомобильным транспортом. Автомобильные и железные дороги все чаще подвергаются климатическим рискам и рискам стихийных бедствий, что подчеркивает необходимость укрепления устойчивости транспортной инфраструктуры для обеспечения транспортного сообщения и региональной торговли.<sup>2</sup>
2. Министерство транспорта и коммуникаций (МТК) отвечает за политику, регулирование, планирование и развитие в сфере транспорта и коммуникаций. В полномочия МТК также входит содержание 3,903 км международных дорог, 6,242 км национальных дорог и 8,816 км местных дорог. Местные органы власти отвечают за второстепенные, сельские и городские дороги.
3. Кыргызская Республика является участницей Парижского соглашения РКИК ООН 2015 года, целью которого является ограничение повышения средней глобальной температуры до уровня значительно ниже 2°C по сравнению с доиндустриальным уровнем, а также предпринимаются усилия по ограничению повышения температуры до 1,5°C. Выбросы парниковых газов в Кыргызской Республике относительно низки по сравнению с другими странами. Около 90% всей электроэнергии вырабатывается гидроэлектростанциями. Однако Кыргызская Республика импортирует ископаемое топливо для транспортных средств и для выработки электроэнергии в зимний период. Несмотря на это, долгосрочная цель Кыргызской Республики — достижение углеродной нейтральности к 2050 году. Сокращение выбросов парниковых газов требует декарбонизации транспортного сектора, уровень выбросов которого составляет 3,60 млн тонн CO<sub>2</sub>-э.<sup>3</sup>
4. Транспортный сектор на 92% зависит от ископаемого топлива (например, бензина и дизельного топлива) и выбрасывает около 23% CO<sub>2</sub>, вызывающего глобальное потепление. В 2025 году Кыргызская Республика представила Рамочной конвенции ООН по изменению климата (РКИК ООН) свой определяемый на национальном уровне вклад (ОНУВ), в котором заявлена цель сократить выбросы парниковых газов на 39% к 2035 году (при условии предоставления поддержки). Электромобили играют важную роль в достижении этой цели.<sup>4</sup> Поскольку большая часть перевозок в Кыргызской Республике осуществляется автомобильным транспортом, электромобили являются целесообразным шагом в сокращении выбросов парниковых газов. Кроме того, необходимо учитывать всестороннее понимание траектории развития транспортного сектора, включая изменение видов транспорта, переход на другие виды топлива, повышение эффективности транспортных средств,

<sup>1</sup> Транспорт и инфраструктура в Кыргызстане, 2023 г, 2023 worlddata.info/asia/kyrgyzstan/transport.php

<sup>2</sup> Стратегия партнерства со страной: Кыргызская Республика, 2018–2023 гг.

<sup>3</sup> Кыргызская Республика. 2025. Определяемый на национальном уровне вклад (NDC3.0). Бишкек

<sup>4</sup> Будущие планы правительства в отношении электромобилей описаны в «Плане действий по реализации Национальной стратегии развития Кыргызской Республики до 2026 года» в разделе I «Антикризисные меры», пункт 44; и раздел IV «Экономические приоритеты», экологически чистый транспорт, пункты 441-445.

организацию дорожного движения и городское планирование для содействия эффективной мобильности. Будет разработана Стратегия и план действий по борьбе с изменением климата в сфере автомобильного транспорта (RTCSAP), предлагающие варианты реализации национальной цели ОНУВ 3.0 и стремления к нулевым выбросам для транспортного сектора (т.е., автомобильного транспорта), с учетом ограничений, в которых работает МТК, и практических реалий, с которыми оно сталкивается.

## **В. Механизмы реализации**

5. В рамках проекта МТК привлечет фирму, состоящую из 5 международных и 3 национальных консультантов, общая продолжительность работы составит 27 человеко-месяцев до 4 квартала 2027г., с периодическим участием. МТК будет осуществлять надзор за работой консультационной фирмы и, как ожидается, возглавит обновление и подготовку RTCSAP, который был разработан в ходе подготовки проекта в 2023 году (Приложение 1). RTCSAP будет разработан в координации с АБР и другими соответствующими правительственными министерствами, включая:
  - a. Министерство природных ресурсов, экологии и технического надзора (Обязательства в рамках Парижского соглашения / ОНУВ3.0)
  - b. Министерство экономики и коммерции (Программа развития зеленой экономики - GEDP)
  - c. Агентства по производству электроэнергии (подключение к зарядным станциям)
  - d. Министерство финансов (освобождение от НДС, импортных пошлин, регистрация)
  - e. Министерство иностранных дел (квоты на импорт электромобилей, обмен валют)
  - f. Инвесторы частного сектора (эксплуатация зарядных станций)
  - g. Автосалоны (продажа электромобилей)
  - h. Местные органы власти (земля под зарядные станции)
  - i. Местные сообщества (принятие перехода на общественный транспорт)
  - j. Другие соответствующие министерства и заинтересованные стороны

## **С. Сфера деятельности, цели, результаты и направления работы фирмы**

6. Целью данного задания является подготовка RTCSAP, которая будет всесторонне обеспечивать стратегии декарбонизации транспортного сектора на краткосрочную, среднесрочную и долгосрочную перспективу (включая потребности в наращивании потенциала) до 2050г. RTCSAP продемонстрирует и обеспечит выполнение обязательств Кыргызской Республики в рамках Парижского соглашения и стремления Кыргызской Республики достичь нулевого уровня выбросов к 2050 году. В таблице 1 перечислены ориентировочные вклады и задачи каждого международного эксперта в команде консалтинговой компании, а также соответствующие минимальные квалификационные требования. Ключевые результаты или конечные продукты включают.

6.1 Первоначальный отчет и план работы. После обсуждения с Министерством транспорта и связи и Азиатским банком развития представить первоначальный отчет, в котором будет изложена методология, включая инструменты определения приоритетов для стратегий/мероприятий, подробный план работы, список запрашиваемых данных и карту заинтересованных сторон для консультаций и обучения.

6.2 Стратегия по климату в сфере автомобильного транспорта (Стратегия) и план действий. В ней будут рассмотрены следующие мероприятия:

- a. Обзор успешных примеров декарбонизации автомобильного транспорта в регионе и в мире.

- b. Оценка критических барьеров и потенциальных решений/мер по содействию эффективной декарбонизации дорожного сектора. Также будет проведен анализ транспортной политики, руководящих принципов, планов и исследований в Кыргызской Республике, включая, среди прочего:
    - i. анализ ОНУВ-3.0, GEDP, План развития транспортного сектора и других соответствующих долгосрочных стратегий развития
    - ii. Оценка региональных и международных стандартов для электромобилей и низкоуглеродного дорожного транспорта (например, Центральная Азия и евразийская транспортная экосистема)
    - iii. пределить и пересмотреть политику, стандарты и нормативные акты в области энергетики (например, вопросы электросетей для поддержки электромобилей), транспорта и строительства, которые влияют на декарбонизацию дорожного сектора, включая выбросы выхлопных газов, выбросы, связанные с эксплуатацией и техническим обслуживанием (например, освещение), и углеродный след дорожной инфраструктуры (на основе международных передовых практик/руководящих принципов).
    - iv. Оценить текущее состояние и тенденции декарбонизации дорожного сектора, включая, помимо прочего, пассажиро-километры и углеродоемкость, электрификацию, смешивание биотоплива, инфраструктуру зарядки электромобилей, владение транспортными средствами с низким и нулевым уровнем выбросов и т. д.;
    - v. Изучить исследование «Варианты финансирования дорожного содержания и возмещения затрат» (ноябрь 2024 г.), доступное по следующей ссылке <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/1012746/sdwp-100-road-maintenance-financing.pdf>. С желаемым переходом на электромобили будет снижен налог на топливо, который играет важную роль в финансировании содержания и обновления дорожной сети. Эта потеря доходов должна быть компенсирована за счет электромобилей, чтобы обеспечить долгосрочную устойчивость дорожной сети.
    - vi. Оценить степень реализации транспортной политики, программ и руководящих принципов, включая пробелы и бюджетные потребности.
    - vii. Проанализировать имеющиеся исследования, оценки и программы, поддерживаемые АБР и другими партнерами по развитию в Кыргызской Республике (например, электромобильность).
  - c. Оценить экономическую эффективность мер по декарбонизации по всем направлениям «избежать–перейти–улучшить», включая электромобили, переход на другие виды топлива и управление спросом.
  - d. Провести сценарное моделирование: например, (i) «как обычно», (ii) умеренная политика и (iii) высокоамбициозный путь, соответствующий Парижскому соглашению.
- 6.3 План действий (ПД) по реализации стратегии
- a. На основе обширного перечня вариантов декарбонизации дорожного сектора определить/разработать ключевые стратегии/меры с использованием соответствующих инструментов приоритезации на краткосрочную, среднесрочную и долгосрочную перспективу, включая, помимо прочего, пассажиро-мили и углеродоемкость, электрификацию, смешивание биотоплива, инфраструктуру зарядки электромобилей, владение транспортными средствами с низким и нулевым уровнем выбросов.
  - b. Консультационная компания должна определить (посредством консультаций и семинаров), подтвердить или изменить проект ПД, подготовленный в ходе подготовки проекта, и предложить дополнительные меры и/или скорректировать темпы реализации мер по устранению пробелов. Подробная информация должна включать график реализации каждой меры,

соответствующее агентство, ответственное за реализацию меры, связанные бюджетные потребности, а также механизмы мониторинга и отчетности.

#### 6.4 Проведение мероприятий по взаимодействию, консультаций и семинаров по RCTSAP

- a. Подготовить и провести оценку потребностей в обучении (TNA) для выявления пробелов в понимании и достижении целей декарбонизации в автомобильном транспорте.
- b. Провести как минимум 2 тренинга на территории страны с участием ключевых правительственных министерств для повышения осведомленности о мерах по сокращению выбросов углерода в дорожном секторе.
- c. Разработать, организовать и провести как минимум 3 консультации и/или семинара на территории страны для представления и обеспечения поддержки со стороны заинтересованных сторон в отношении RCTSAP.

Таблица 1: Ориентировочные трудозатраты и задачи, а также минимальные квалификационные требования к команде консультационной фирмы

Позиция консультанта (Источник, трудозатраты)	Примерный план задач	Минимальные квалификационные требования
<p>Руководитель группы и эксперт по развитию организации / Эксперт по изменению климата / Эксперт по учету выбросов углерода / Специалист по транспортному планированию (международный уровень, 6 человеко-месяцев)</p>	<p>В тесном сотрудничестве с другими членами команды консалтинговой фирмы:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Определить концепцию декарбонизации, ее масштабы и целевые показатели климатической стратегии автомобильного транспорта (декарбонизации) в Кыргызской Республике в соответствии с национальными стратегиями и национально определяемыми вкладами (NDC), а также координировать действия заинтересованных сторон из различных ведомств в сфере транспорта, энергетики, окружающей среды и финансов.</li> <li>b. Возглавить разработку базового показателя выбросов парниковых газов в дорожном секторе и системной диагностики, обеспечивая надежность данных, допущений и охват таких аспектов, как спрос, автопарк, топливо</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>a. Высшее образование в области инженерного дела, изменения климата или в сопоставимой области знаний.</li> <li>b. Не менее 10 лет опыта в области проектирования и строительства устойчивых дорог.</li> <li>c. Опыт разработки и/или выбора показателей устойчивости для инфраструктурных проектов.</li> <li>d. Опыт разработки политики и мер по декарбонизации автомобильного транспорта, а также знакомство с подходами «избегать», «изменять» и «совершенствовать»..</li> <li>e. В качестве руководителя проекта кандидат должен иметь наглядный опыт руководства проектом в аналогичных заданиях. Знание процедур закупок и отчетности АБР является преимуществом</li> </ol>

Позиция консультанта (Источник, трудозатраты)	Примерный план задач	Минимальные квалификационные требования
	<p>и операционная деятельность, и многое другое.</p> <p>c. Руководить идентификацией и моделированием сценариев декарбонизации и определять приоритетность мер с использованием соответствующих инструментов (например, многокритериальный анализ по путям «избегать – менять – улучшать»).</p> <p>d. Возглавить работу по завершению разработки RTCSAP с поэтапной реализацией, включая определение потребностей в инвестициях, вариантов финансирования, а также необходимых политических и нормативных реформ.</p>	<p>f. Отличные и наглядные аналитические навыки.</p> <p>g. Свободное владение английским языком с сильными коммуникативными навыками.</p> <p>h. Предпочтителен опыт работы в Азии не менее 5 лет.</p>
<p><b>Эксперт по выработке электроэнергии</b> (международный, 1 чел-мес)</p>	<p>a. Оценить, может ли энергосистема поддерживать расширенное использование электромобилей, принимая во внимание структуру генерации, сезонные колебания выработки гидроэнергии и надежность сети.</p> <p>b. Согласовать планы электрификации дорожного сектора с национальными стратегиями развития электроэнергетики и возобновляемых источников энергии.</p> <p>c. Оценить потребность в электроэнергии от зарядки электромобилей и оценить влияние на</p>	<p>a. Диплом инженера или другого соответствующего специалиста.</p> <p>b. по меньшей мере 10-летний опыт в области анализа или проектирования производства и распределения электроэнергии.</p> <p>c. Желателен предыдущий опыт в понимании спроса на электроэнергию со стороны электромобилей.</p> <p>d. Сильные технические и аналитические навыки и свободное владение английским языком.</p>

Позиция консультанта (Источник, трудозатраты)	Примерный план задач	Минимальные квалификационные требования
	<p>пиковые нагрузки и распределительные сети.</p> <p>d. Оценить потенциал чистого сокращения выбросов электромобилей на основе текущей и будущей интенсивности выбросов в электросети.</p> <p>e. Определить приоритетные инвестиции в энергетический сектор и необходимые политические меры для развития низкоуглеродного автомобильного транспорта.</p>	
<p><b>Эксперт по электромобилям / зарядным станциям / переходу на другое топливо</b> (международный, 2 чел -ес)</p>	<p>a. Провести оценку автопарка и моделей использования автотранспорта для определения приоритетных сегментов для электрификации и перехода на альтернативные виды топлива (общественный транспорт, грузовые перевозки, личный транспорт).</p> <p>b. Определить пути развития электромобилей и альтернативных видов топлива, включая технологические решения, сценарии внедрения и сроки, соответствующие потребностям национальной транспортной системы.</p> <p>c. Планирование инфраструктуры зарядки и заправки, включая планирование местоположения, стандарты покрытия и совместимость с городскими, сельскими и государственными дорожными сетями.</p>	<p>a. Степень в области инженерии или в другой соответствующей области знаний.</p> <p>b. Не менее 5 лет опыта в разработке политики, связанной с электромобилями, зарядной инфраструктурой и сопутствующей деятельностью.</p> <p>c. Профессиональный опыт не менее 10 лет в деятельности, связанной с транспортным сектором.</p> <p>d. Сильные технические и аналитические навыки и свободное владение английским языком.</p> <p>e. Желателен опыт работы в разных странах.</p>

Позиция консультанта (Источник, трудозатраты)	Примерный план задач	Минимальные квалификационные требования
	<p>d. Оценить затраты, доступность и барьеры для внедрения, включая стоимость транспортных средств, доступность зарядных станций и операционные аспекты.</p> <p>e. Рекомендовать политику и стимулы для транспортного сектора (стандарты, закупки, субсидии, регулирование) для ускорения внедрения электромобилей и низкоуглеродного топлива.</p>	
<p><b>Транспортный экономист</b> (международный, 3 чел-мес)</p>	<p>a. разработать экономическую основу для дорожного сектора, включающую спрос на поездки, эксплуатационные расходы транспортных средств, потребление топлива и внешние эффекты.</p> <p>b. Оценить экономическую эффективность мер по декарбонизации по различным сценариям «избегать – переходить – улучшать», включая электромобили, переход на другие виды топлива и управление спросом.</p> <p>c. Провести экономический и финансовый анализ приоритетных мер, включая затраты на протяжении всего жизненного цикла, доступность и влияние на распределение ресурсов (например, влияние на рынок труда и занятость/справедливый переход).</p> <p>d. Оценить макроэкономические и фискальные последствия, включая влияние на государственные</p>	<p>a. Степень в области инженерии или в другой соответствующей области знаний</p> <p>b. Опыт работы не менее 10 лет в разработке политики, связанной с финансированием дорожного строительства.</p> <p>c. Опыт в сценарном анализе потенциала смягчения последствий.</p> <p>d. Опыт работы с дорожными фондами приветствуется.</p> <p>e. Сильные технические и аналитические навыки и свободное владение английским языком.</p> <p>f. Желателен опыт работы в разных странах.</p>

Позиция консультанта (Источник, трудозатраты)	Примерный план задач	Минимальные квалификационные требования
	<p>бюджеты, поступления от топливного налога, субсидии и домохозяйства.</p> <p>е. Оказывать поддержку в определении приоритетов инвестиций и разработке политики с использованием соответствующих инструментов определения приоритетов для формирования поэтапной, экономически обоснованной дорожной карты (например, анализ затрат и выгод, а также многокритериальный анализ)</p>	
<p>Civil Engineer / Специалист по смягчению последствий изменения климата (транспорт) (международный уровень, 2 человеко-месяца)</p>	<p>а. Оценить методы проектирования, строительства и обслуживания дорожной инфраструктуры для выявления возможностей сокращения выбросов углерода как на этапе строительства, так и в процессе эксплуатации.</p> <p>б. Выявление и оценка низкоуглеродных инженерных решений (материалы, технологии дорожного покрытия, управление активами и оптимизация технического обслуживания).</p> <p>с. Количественная оценка выбросов, связанных с инфраструктурой, и потенциала их сокращения на протяжении всего</p>	<p>а. Инженер-строитель или специалист в другой смежной области (со специализацией в области транспорта, дорожного строительства или строительной инженерии).</p> <p>б. Опыт работы не менее 10 лет в разработке политики, связанной с финансированием дорожного строительства.</p> <p>с. Опыт работы в проектах дорожной и транспортной инфраструктуры, включая проектирование дорожных покрытий, выбор строительных материалов и вспомогательные работы (например, дренаж, мосты, откосы, дорожное обустройство).</p> <p>д. Экспертиза в области проектирования</p>

Позиция консультанта (Источник, трудозатраты)	Примерный план задач	Минимальные квалификационные требования
	<p>жизненного цикла дорожных объектов.</p> <p>d. Рекомендовать интеграцию климатически устойчивых стандартов и спецификаций в системы проектирования, закупок и обслуживания дорог.</p> <p>e. Поддерживать приоритизацию инженерных решений, обеспечивающих экономически эффективное сокращение выбросов при сохранении безопасности, долговечности и устойчивости.</p>	<p>строительных материалов и знание соответствующих международных стандартов.</p> <p>e. Высокие технические и аналитические навыки, свободное владение английским языком.</p> <p>f. Желателен опыт работы в нескольких странах.</p>
<p>Специалист по смягчению последствий изменения климата (транспорт) (национальный уровень, 7 человеко-месяцев)</p>	<p>a. Оказывать поддержку в оценке национальных методов проектирования, строительства и обслуживания дорог с целью выявления возможностей сокращения выбросов углерода, связанных с эксплуатацией и строительством, в рамках действующих стандартов и возможностей местной промышленности.</p> <p>b. Оказывать содействие в выявлении осуществимых низкоуглеродных инженерных решений,</p>	<p>a. Диплом инженера-строителя, инженера-транспортника, инженера-дорожника или специалиста смежных дисциплин.</p> <p>b. Не менее 7–10 лет опыта работы в области проектирования, строительства или обслуживания дорог на территории Кыргызской Республики.</p> <p>c. Опыт работы в области материаловедения, проектирования дорожных покрытий, строительных</p>

Позиция консультанта (Источник, трудозатраты)	Примерный план задач	Минимальные квалификационные требования
	<p>применимых в контексте Кыргызстана (наличие материалов, технологии дорожного покрытия, потенциал местного строительного сектора).</p> <p>с. Собрать данные по местным проектам, необходимые для количественной оценки выбросов, связанных с инфраструктурой, и внести вклад в оценку выбросов на протяжении всего жизненного цикла.</p> <p>d. Поддерживать интеграцию принципов климатически устойчивого проектирования в национальные стандарты дорожного строительства, процедуры закупок и стратегии обслуживания.</p> <p>е. Предоставить информацию о местных особенностях, позволяющую расставить приоритеты инженерных решениях, обеспечивающих баланс между сокращением выбросов и долговечностью, безопасностью, стоимостью и устойчивостью к изменению климата.</p>	<p>технологий и вспомогательных сооружений (дренажные системы, откосы, мосты) является крайне желательным.</p> <p>d. Знание национальных стандартов, строительных норм и правил, а также процедур государственных закупок.</p> <p>е. Высокие аналитические способности; свободное владение кыргызским и/или русским языками; предпочтительно знание английского языка на рабочем уровне.</p>

Позиция консультанта (Источник, трудозатраты)	Примерный план задач	Минимальные квалификационные требования
<p>Эксперт по энергетике/электроэнергетике (национального уровня, 4 человеко-месяца)</p>	<p>a. Поддержать оценку способности национальной энергосистемы справиться с увеличением доли электромобилей, предоставив местные данные о структуре генерации, сезонных колебаниях выработки гидроэнергии, производительности сети, отключениях и проблемах надежности.</p> <p>b. Сотрудничать с международным экспертом для согласования путей электрификации дорожного сектора с национальными планами развития энергосистемы, целевыми показателями в области возобновляемой энергии и текущими реформами в энергетическом секторе.</p> <p>c. Оказывать помощь в оценке спроса на электроэнергию, связанного с электромобилями, путем сбора данных о местных моделях потребления, ограничениях распределительной сети и динамике пиковой нагрузки.</p> <p>d. Предоставить национальные данные о коэффициентах выбросов и внести вклад в оценку</p>	<p>a. Диплом инженера-электрика, инженера-энергетика, инженера-энергетика или смежной области.</p> <p>b. Не менее 5 лет опыта работы в сфере производства, передачи, анализа распределения электроэнергии или эксплуатации энергосистем на территории Кыргызской Республики.</p> <p>c. Желателен опыт поддержки оценок, связанных с потреблением электроэнергии, стабильностью сети или интеграцией зарядных станций для электромобилей.</p> <p>d. Высокие аналитические навыки; знание национальных нормативно-правовых и институциональных рамок для энергетического сектора.</p> <p>e. Свободное владение кыргызским и/или русским языками; знание английского языка на уровне, близком к английскому, является преимуществом для координации работы с</p>

Позиция консультанта (Источник, трудозатраты)	Примерный план задач	Минимальные квалификационные требования
	<p>потенциала чистого сокращения выбросов от электромобилей в текущих и ожидаемых условиях энергосистемы.</p> <p>е. Определить осуществимые и приоритетные внутренние инвестиции в энергетический сектор и улучшения политики (на основе местных нормативных процессов и политико-экономических реалий), необходимые для обеспечения декарбонизации автомобильного транспорта.</p>	<p>международными экспертами.</p>
<p>Эксперт по электромобилям / зарядным станциям / переходу на другой вид топлива (национальный уровень, 2 человеко-месяца)</p>	<p>а. Сбор и анализ национальных данных о характеристиках автопарка, профилях поездок, работе общественного транспорта и грузоперевозках для выявления приоритетных возможностей электрификации и перехода на другие виды топлива.</p> <p>б. Поддерживать разработку стратегий развития электромобилей и альтернативных видов топлива, предоставляя информацию о стоимости местных технологий, готовности рынка,</p>	<p>а. Диплом инженера, инженера-транспортника, специалиста по возобновляемым источникам энергии или смежной области.</p> <p>б. Не менее 5 лет соответствующего опыта в области политики в отношении электромобилей, планирования зарядной инфраструктуры, функционирования транспортного сектора или поддержки развития низкоуглеродного транспорта.</p> <p>с. Демонстрируемое понимание</p>

Позиция консультанта (Источник, трудозатраты)	Примерный план задач	Минимальные квалификационные требования
	<p>условиях работы дилеров/импортеров и национальных ограничениях на внедрение.</p> <p>c. Оказывать содействие в создании инфраструктуры для зарядки и заправки, составляя карты возможных мест размещения, учитывая наличие земельных участков, доступ к электросети и требования к получению разрешений от муниципалитета.</p> <p>d. Предоставить локализованную информацию о доступности для потребителей, поведенческих барьерах, ограничениях доступа к зарядным станциям и операционных проблемах, влияющих на внедрение электромобилей.</p> <p>e. Содействовать разработке национальной политики и мер стимулирования в транспортном секторе путем сбора информации о местных нормативных актах, налоговых структурах, правилах импорта, практике закупок и мнениях заинтересованных сторон.</p>	<p>национальных автомобильных рынков, институциональных структур транспортного сектора и инициатив по переходу на другие виды топлива.</p> <p>d. Высокие аналитические и координационные навыки; знакомство с нормативными, налоговыми и разрешительными процессами Киргизии.</p> <p>e. Свободное владение кыргызским и/или русским языком; умение общаться с международными экспертами на английском языке является преимуществом.</p>

Основные результаты	Основные виды деятельности
ii.	-
iii. Определить ключевые стратегии декарбонизации дорожного сектора	<p>- Определить/разработать ключевые стратегии/мероприятия по декарбонизации дорожного сектора на краткосрочную, среднесрочную и долгосрочную перспективу, включая, помимо прочего, пассажиро-километры и углеродоемкость, электрификацию, смешивание биотоплива, инфраструктуру зарядки электромобилей, владение транспортными средствами с низким и нулевым уровнем выбросов. Консультант должен определить (посредством консультаций и семинаров) дополнительные действия и/или скорректировать темпы реализации действий для устранения пробелов.</p> <p>Примечание: От компании (и каждого из экспертов) ожидается использование соответствующих инструментов приоритезации при определении стратегий на краткосрочную, среднесрочную и долгосрочную перспективу.</p>
iv. Проведение консультаций	<p>- Провести всесторонние консультации по пунктам плана действий в рамках DSAP.</p> <p>- Провести не менее 3 семинаров в стране для представления ключевых мероприятий в рамках DSAP и получения их поддержки со стороны ключевых заинтересованных сторон</p>
v. Проведение мероприятий по наращиванию потенциала	<p>- Провести оценку потребностей в обучении для выявления пробелов в понимании и достижении целей декарбонизации в транспортном (т. е. дорожном) секторе.</p> <p>- Организовать как минимум 2 внутривосточных тренинга совместно с ключевыми государственными министерствами</p>

#### D. Требования к отчетности консалтинговой фирмы

Результаты	Сроки
a. Первоначальный отчет – содержащий методологию, которая будет использоваться в ходе выполнения задания, и план работы	4 недель с момента подписания контракта
b. Вводный семинар и консультация	8 недель с момента подписания контракта
c. 1-ый проект Стратегии	20 недель с момента подписания контракта
d. Первый проект плана действий	30 недель с момента подписания контракта
e. Второй семинар и консультация для представления и получения	36 недель с момента подписания контракта

<b>Результаты</b>	<b>Сроки</b>
одобрения окончательного проекта RTCSAP.	
f. Анализ потребностей в обучении для проведения мероприятий по наращиванию потенциала.	40 недели с момента подписания контракта
g. Первый тренинг по мерам снижения выбросов углерода в дорожном секторе	44 недель с момента подписания контракта
h. Второй проект Плана действий	50 недель с момента подписания контракта
i. Третья консультация для представления и получения одобрения окончательного проекта RTCSAP	51 неделя с момента подписания контракта
j. Второй тренинг по мерам снижения выбросов углерода в дорожном секторе	54 недели с момента подписания контракта
k. Проект окончательного отчета, включающий материалы тренинга RTCSAP, анализа потребностей в обучении и семинара с вопросами и ответами, списком участников и т. д.	58 недель с момента подписания контракта
l. АБР и Министерство транспорта и коммуникаций рассмотрят окончательный проект RTCSAP	2 недель с момента подписания контракта
m. Окончательный отчет, включающий замечания государственных учреждений и Азиатского банка развития, представленные в проекте окончательного отчета	3 недели после получения комментариев от АБР и МТК по проекту окончательного отчета

## **Е. Поддержка партнера**

7. МТК предоставит консультантам следующую поддержку и удобства на протяжении всего срока выполнения задания бесплатно, включая разумные продления:

- a. Связь с соответствующими государственными органами для предоставления консультанту любой необходимой информации
- b. Офисное помещение с четырьмя (4) стульями и столами, а также доступом в Интернет



## Климатическая стратегия и план действий дорожного сектора

### А. Общая информация

#### А.1. Изменение климата и необходимость стратегии декарбонизации транспорта

1. Изменение климата и глобальное потепление — это глобальная проблема, и основной причиной повышения температуры является использование ископаемого топлива: угля, нефти и газа. В глобальном масштабе транспорт выбрасывает около 23% CO<sub>2</sub>, способствующего глобальному потеплению, и к 2030 году эта цифра может достичь 40%. За последние 50 лет выбросы от транспорта росли быстрее, чем в любом другом секторе (например, в энергетике и сельском хозяйстве). Спрос на транспорт будет продолжать расти в ближайшие десятилетия, что может привести к увеличению выбросов CO<sub>2</sub> на 60% к 2050 году. Для смягчения последствий изменения климата необходима декарбонизация транспорта, который на 92% своей энергии использует ископаемое топливо (бензин и дизельное топливо).<sup>5</sup>

#### А.2. Автомобильный транспортный сектор Кыргызской Республики

2. Кыргызская Республика — горная страна, не имеющая выхода к морю, граничащая с Китайской Народной Республикой (КНР) на востоке, Казахстаном на севере, Таджикистаном на юге и Узбекистаном на западе. Несмотря на более чем 35 000 км дорог, в стране всего 420 км железнодорожных путей, объединенных в две отдельные сети: одну на севере и одну на юге, которые не соединены между собой. Ни одна из рек Кыргызской Республики не судоходна, и в стране нет каналов. Внутренних водных путей немного, за исключением туристических лодок на озере Иссык-Куль.<sup>6</sup> Региональная торговля в значительной степени зависит от автомобильного транспорта, который доминирует в транспортной системе Кыргызской Республики. Примерно 95% пассажирских перевозок и более 50% грузовых перевозок осуществляются автомобильным транспортом. Дорожная инфраструктура регулярно страдает от экстремальных погодных явлений, вызванных изменением климата, включая высокие температуры, оползни и селевые потоки. Ожидается, что в будущем ситуация ухудшится.<sup>7</sup>

#### А.3. Министерство транспорта и коммуникаций (МТК)

3. 2. Министерство транспорта и коммуникаций (МТК) отвечает за политику, регулирование, планирование и развитие в сфере транспорта и коммуникаций. В полномочия МТК также входит содержание 4,163 км международных дорог, 5678 км национальных дорог и 8969 км местных дорог. Местные органы власти отвечают за второстепенные, сельские и городские дороги.

#### А.4. Позиция правительства Кыргызской Республики по смягчению последствий изменения климата

4. Кыргызская Республика является участницей Парижского соглашения РКИК ООН 2015 года, целью которого является ограничение глобального повышения температуры до 1,5°C. Выбросы парниковых газов в Кыргызской Республике относительно низки по сравнению с другими странами. Около 90% всей электроэнергии вырабатывается гидроэлектростанциями. Однако Кыргызская Республика импортирует ископаемое топливо для транспортных средств и для выработки электроэнергии в зимний период. Несмотря на это, долгосрочная цель Кыргызской Республики — ограничить выбросы парниковых газов

<sup>5</sup> Международный транспортный форум ОЭСР, 2023 г., <https://www.itf-oecd.org/decarbonising-transport>

<sup>6</sup> Транспорт и инфраструктура в Кыргызстане, 2023 [worlddata.info/asia/kyrgyzstan/transport.php](http://worlddata.info/asia/kyrgyzstan/transport.php)

<sup>7</sup> Стратегия партнерства со страной: Кыргызская Республика, 2013–2017 гг.

на душу населения до очень низкого уровня в 1,58 т CO<sub>2</sub> в соответствии с целевым показателем повышения температуры ниже 1,5°C.

5. В 2021 году Кыргызская Республика обновила свой определяемый на национальном уровне вклад (ОНУВ) с целью сокращения выбросов парниковых газов на 44% к 2030 году при условии международной поддержки. ОНУВ предусматривает переход к низкоуглеродной экономике к 2030 году посредством принятия Стратегии низкоуглеродного развития, и электромобили играют важную роль в достижении этой цели.<sup>8</sup> Поскольку большая часть транспорта в Кыргызской Республике осуществляется автомобильным транспортом, поощрение использования электромобилей является позитивным шагом к сокращению выбросов парниковых газов. Однако декарбонизация сектора автомобильного транспорта включает в себя гораздо больше аспектов, чем просто электромобили, и для обеспечения целостного подхода необходима общая стратегия и план действий, учитывающие ограничения, в которых работает МТК, и практические реалии, с которыми оно сталкивается.

## Стратегия декарбонизации транспорта

### **В.1. Варианты видов транспорта**

В рамках климатической стратегии и плана действий дорожного сектора необходимо учитывать возможность перехода от автомобильного транспорта к пешеходам, велосипедам, железным дорогам, авиации или внутренним водным путям. Все эти виды транспорта играют свою роль, но в Кыргызской Республике из-за неблагоприятного рельефа местности такие возможности ограничены. Поэтому в рамках стратегии декарбонизации необходимо вернуться к основам и рассмотреть альтернативы, начиная с самых основ. Этот подход основан на таких принципах как:

- Избегать
- Переходить
- Улучшать

Это можно отнести ко всем видам транспорта следующим образом:

- Избегать посредством
  - Пешее передвижение, езда на велосипеде (микромобильность)
  - Работа из дома
  - Телеконференций (ZOOM, TEAMS)
  - Пространственное планирование – сокращение расстояний поездок на работу
- Переход
  - Переход от автомобильного к железнодорожному транспорту
  - Переход от частного к общественному транспорту
  - Совместные поездки
  - Совместные поездки на автомобиле
- Улучшать
  - Более совершенные электромобили (надежная конструкция, более легкие батареи)
  - Отсутствие НДС и импортных пошлин на электромобили
  - Разветвленная сеть зарядных станций
  - Финансовые стимулы для совместных поездок
  - Полосы движения для автомобилей, используемых для совместных поездок
  - Строительные технологии (снижение выбросов углекислого газа)

<sup>8</sup> Планы правительства по развитию электромобилей изложены в «Плане действий по реализации Национальной стратегии развития Кыргызской Республики до 2026 года» в разделе I «Антикризисные меры», пункт 44; и разделе IV «Экономические приоритеты», экологически чистый транспорт, пункты 441-445.

## В.2. План «Зеленый транспорт» Кыргызской Республики

6. Правительственная политика в области экологически чистого транспорта делает акцент на электромобилях, но электрификация не ограничивается только автомобильным транспортом. Поезда имеют преимущество перед другими видами транспорта, поскольку они движутся по фиксированным рельсам, что позволяет использовать дополнительные рельсы или контактную сеть для обеспечения их энергией. Это означает, что им не нужно перевозить топливо, что освобождает больше места для пассажиров или увеличивает грузоподъемность. Предложения правительства Кыргызстана по электрификации двух участков железнодорожных линий создают дополнительную нагрузку на электросеть, которую необходимо учитывать в совокупности с потребностью в зарядных станциях для электромобилей. Также существуют планы строительства новой железнодорожной линии «Россия-Казахстан-Кыргызстан-Таджикистан» с севера на юг и железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан с востока на запад. И автомобильные, и железные дороги находятся в ведении Министерства транспорта и связи, поэтому необходимо сотрудничать в планах, которые могут увеличить будущую нагрузку на электроэнергетическую сеть. Альтернативой являются электролодки, и одна из них планируется к использованию на озере Иссык-Куль. Пассажирским паром требуется быстрое время оборота, поэтому быстрая зарядка электролодок крайне важна. Авиация играет столь незначительную роль в пассажирских и грузовых перевозках, что в рамках данной стратегии она рассматриваться не будет. Единственной реалистичной альтернативой топливу является биотопливо.

7. Планы правительства в отношении электромобилей описаны в «Плане действий по реализации Национальной стратегии развития Кыргызской Республики до 2026 года». Эти действия описаны в таблице В-1 ниже.

**Таблица А-1: Действия, связанные с электромобилями, в рамках Плана действий NDS**

Но.	Задачи	Меры	Показатель / ожидаемый результат	Ответственное агентство	Срок и	Источник финансирования
<b>I. Антикризисные меры</b>						
1.2 Восстановление экономической активности						
44	Поддержка магистральных предприятий, малых и средних предприятий	На базе ОАО «Ками-Моторс» начато серийное производство электромобилей	Разработка и производство первых электромобилей в Кыргызской Республике. Создание рабочих мест (с 40 до 100), увеличение доходов государственного бюджета	Министерство экономики и коммерции (МЭК), Агентство по инновациям и развитию (АИР)	III–IV квартал 2022	Частные инвестиции
<b>IV. Экономические приоритеты Правительства Кыргызской Республики</b>						
<b>4.1 Развитие зеленой экономики</b>						
<b>Зеленый транспорт</b>						

441	Переход на экологически чистые виды топлива и борьба с вредными выхлопными газами	Работаем с ЕЭС над продлением до 2025 года срока импорта новых электромобилей без уплаты импортных таможенных пошлин	Увеличение количества электромобилей и зарядных станций для них	МЭК	II кварт. 2022	В рамках государственного бюджета
442		Освобождение от НДС импортируемых зарядных станций для электромобилей и запасных частей к ним (компонентов)			III кварт.	
443	Перевод существующего парка государственных автомобилей на электротягу	Разработка проекта программы перевода государственного автопарка на электромобили (пилотный проект)	Внедрение электротранспорта в государственный автопарк	МЭК	I-III кварт. 2022	В рамках государственного бюджета
444		Разработка проекта программы создания сети высокоскоростных станций зарядки электромобилей (зарядной инфраструктуры) на территории Кыргызской Республики	Создание зарядной инфраструктуры в Кыргызской Республике с учетом горного рельефа и доступа к линиям электропередач	МЭК	I кварт. 2023	В рамках государственного бюджета
<b>Управление отходами</b>						
445	Сокращение образования отходов за счет применения мер экономического регулирования в сфере обращения с товарами, подлежащим и	Разработка механизма переработки батарей электромобилей	Запуск механизма утилизации аккумуляторов электромобилей	Министерство природных ресурсов и технического надзора	I кварт. 2023	В рамках государственного бюджета и средств доноров

	переработке и утилизации					
--	--------------------------	--	--	--	--	--

## ❑ Стратегия декарбонизации автомобильного транспорта

### С.1. Взаимодействие с заинтересованными сторонами

8. Страны, успешно реализовавшие Стратегию декарбонизации автомобильного транспорта (например, Великобритания, ЕС, Австралия, Новая Зеландия, Индия, Китай), придерживаются многоотраслевого/межправительственного подхода. Для Кыргызской Республики к таким относятся:

- Министерство окружающей среды (Обязательства в рамках Парижского соглашения / ОНУВ)
- Агентства по производству электроэнергии (для подключения зарядных станций)
- Министерство финансов (Освобождение от НДС, импортных пошлин, регистрации)
- Министерство иностранных дел (квоты на импорт электромобилей, обмен валют)
- Инвесторы частного сектора (эксплуатация зарядных станций)
- Автодилеры (продажа электромобилей)
- Местные органы власти (земля под зарядные станции)
- Местные сообщества (принятие перехода на общественный транспорт)

Офис МТК по декарбонизации будет выступать в качестве координационного центра для этой связи.

### С.2. Стратегия трех столпов для электромобилей на дорогах

Хотя могут рассматриваться и другие формы декарбонизации, поскольку большая часть грузоперевозок и пассажирских перевозок в Кыргызской Республике осуществляется автомобильным транспортом, стратегия в основном сосредоточена на автомобильных перевозках и электромобилях, хотя существуют и другие аспекты, связанные с такими факторами, как строительство и накопленный углерод. Реализация этого подхода будет основана на «трех столпах»:

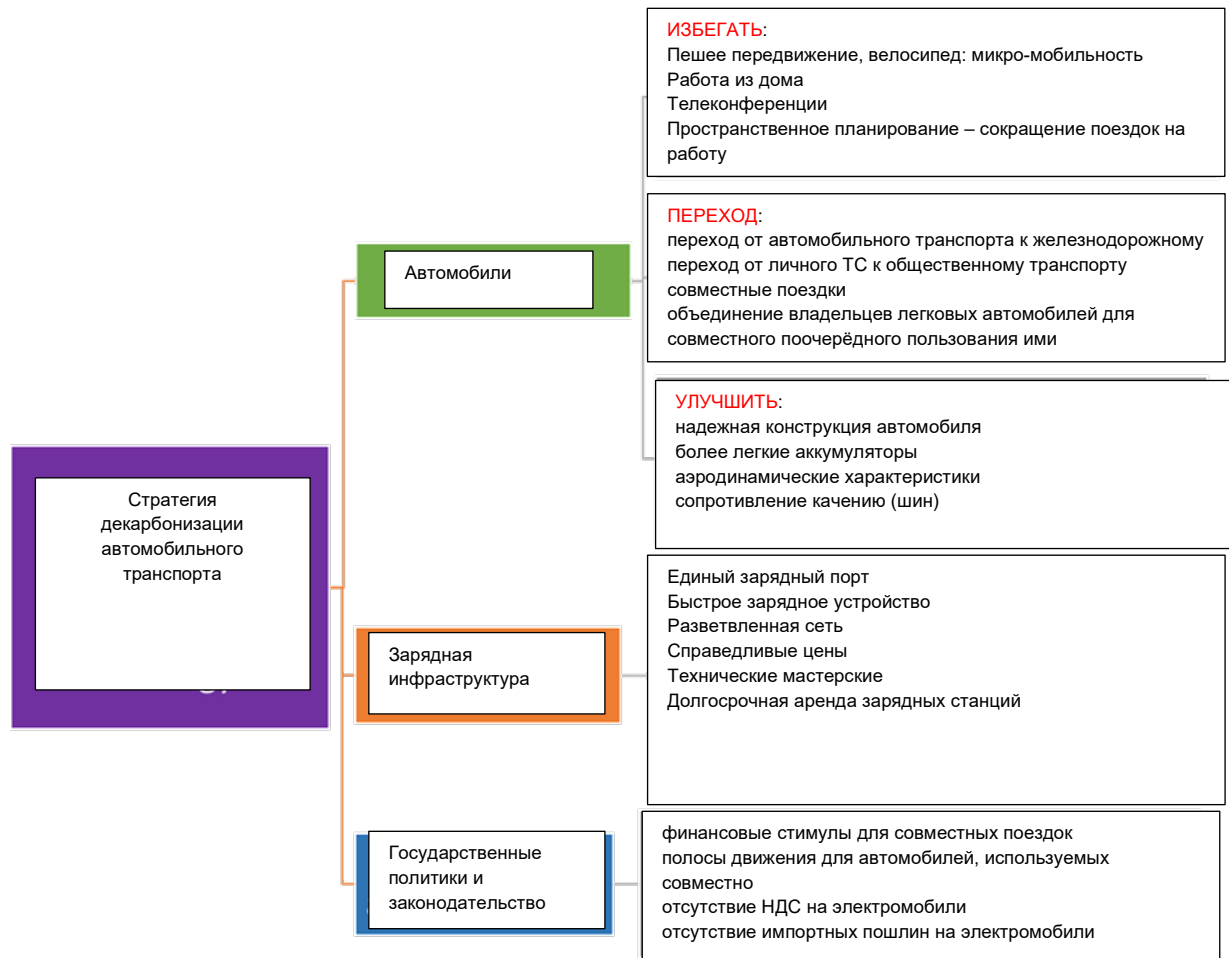
1. Функциональные, надежные и эффективные транспортные средства;
2. Развитая и надежная инфраструктура для подзарядки; и
3. Политическая основа для обеспечения и стимулирования перехода к «зеленому транспорту».



Такой подход должен быть **«ориентирован на конкретное место»**, поскольку он варьируется в зависимости от местности. Сельский автомобильный транспорт может быть более распространенным, чем городские поездки, поскольку сельские поездки намного длиннее, чем в городе, транспортные средства могут выбрасывать больше парниковых

газов, так как это большегрузные автомобили, и может быть сложнее перейти на другие виды транспорта, поскольку альтернатив меньше.

Метод «избегать, переходить, улучшать» можно применить к трем основным направлениям стратегии ЭМ.



### С.3. Автопарк Кыргызской Республики

9. В настоящее время автопарк Кыргызской Республики насчитывает около 1,3 миллиона транспортных средств. В его состав входят 1 103 445 легковых автомобилей, около 170 000 грузовых автомобилей и 50 000 автобусов. В том числе 4 000 электромобилей. Новые и поддержанные электромобили могут импортироваться из ЕС по квотной системе (т.е. 5 000 в год). На эти транспортные средства не распространяются импортные таможенные пошлины, НДС и регистрационные сборы. В настоящее время в стране действуют 50 зарядных станций для электромобилей, в основном в Бишкеке, эксплуатируемых частными компаниями.

### С.4. Приведение электромобилей в соответствие с требованиями ЕС и соседних стран

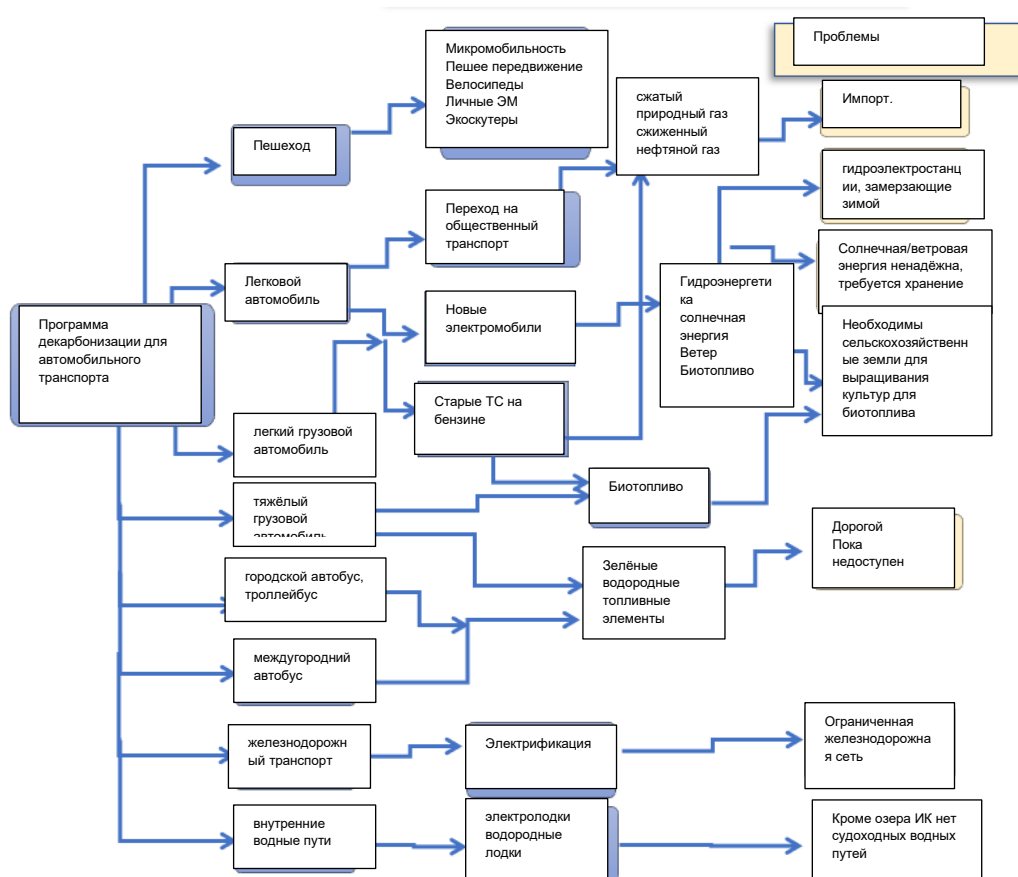
10. В июне 2022 года Совет ЕС принял решение ввести регламент, предусматривающий, что все автомобили, продаваемые с 2035 года, должны соответствовать нулевым выбросам выхлопных газов. Поскольку Кыргызстан импортирует электромобили из ЕС и Китая, любая стратегия должна соответствовать этому регламенту ЕС и глобальному сценарию достижения нулевых выбросов к 2050 году. Ряд соседних стран Центральной Азии предприняли шаги по декарбонизации транспортного сектора. Инициативы в Кыргызстане должны учитывать эти факторы.

### С.5. Участие частного сектора в ЭМ

11. Министерство экономики и коммерции совместно с компанией Eurasia Industry (Ляонин) в мае 2023 года подписали Меморандум о взаимопонимании и сотрудничестве с целью создания сборочной линии электромобилей, открытия сервисных центров по замене батарей и организации зарядных станций. Компания Eurasia Industry (Ляонин) инвестирует 150 млн долларов США в завод по производству электромобилей в Бишкеке с годовой производственной мощностью 5000 электромобилей.

### С.6. Альтернативные виды топлива

В будущем, когда зимой выработка гидроэлектроэнергии будет ограничена, можно рассмотреть альтернативные источники топлива. К ним относятся солнечная энергия, ветер, сжиженный нефтяной газ (СНГ), сжиженный природный газ (СПГ), биотопливо, водород и аммиак. Их можно оценить с помощью анализа дерева решений, как показано ниже.



### С.7. Вспомогательные средства дорожного транспорта

В стратегии необходимо учитывать вспомогательные средства дорожного транспорта, такие как уличное освещение и дорожная инфраструктура, например, дорожные знаки и светофоры. Следует рассмотреть возможность замены на светильники на солнечных батареях, светодиодные лампы и аналогичные низкоуглеродные аналоги.

### С.8. Углерод, заложенный в строительство, эксплуатацию и импортные товары

12. Декарбонизация транспорта – это гораздо больше, чем просто выбор транспортных средств и комбинация видов транспорта. Системная декарбонизация также касается влияния проектирования, строительства и эксплуатации транспортной инфраструктуры на выбросы углерода. Для достижения надежной и всеобъемлющей декарбонизации транспорта необходимо решить проблему минимизации углеродных выбросов как в

инфраструктуре, так и в транспортных средствах, а также сократить выбросы в процессе эксплуатации по всей цепочке поставок.

Импортные материалы, произведенные с интенсивным использованием ископаемого топлива, например, на угольных электростанциях, могут содержать высокий уровень «встроенного углерода». Это необходимо учитывать при проведении любой процедуры аудита выбросов углерода. Строительные контракты на строительство новых дорог должны проверяться на предмет углеродного следа транспортных средств, и должны предприниматься усилия по его минимизации. Необходимо учитывать углеродный след в таких материалах, как сталь для арматурных стержней.

### **С.9. Парижское соглашение**

Любые действия, предпринимаемые в рамках данной стратегии, должны быть не противоречащими целям и задачам, изложенным в ОНУВ, представленном в соответствии с Парижским соглашением 2015 года.

#### **□ Планы действий**

Планы действий по реализации стратегии декарбонизации дорожного сектора включают в себя транспортные средства, инфраструктуру, политику и институты. Подробная информация приведена ниже.

Таблица 2: Проект плана действий

Примечание: Все цифры и целевые показатели являются ориентировочными до официального рассмотрения и утверждения МТК. Пункты, помеченные как «будет уточнено» или «xxx», должны быть подтверждены после дальнейшего анализа.

№.	Задачи	Показатель эффективности	Базовый уровень	Ответственное агентство	Цель (будет уточнено)	Оценка стоимости (физических работ) и источник финансирования
<b>Политика и институты</b>						
P1	МТК создаст межведомственную рабочую группу по электромобилям.	Заседание рабочей группы не реже одного раза в квартал	Базовый уровень: рабочая группа отсутствует	МТК	Дата создания: 1 квартал 2024 г. Заседания: не менее 4 раз в год	МТК
P2	Разработать новые политики в отношении декарбонизации транспортного сектора. Обеспечить соответствие всех политик Национальной стратегии развития на 2018-2040 годы, и ОНУВ в рамках Парижского соглашения и т. д. Политики разрабатываются и реализуются в соответствии с тщательно продуманным графиком.	Процент новых транспортных политик, рассмотренных Рабочей группой на предмет соответствия политикам декарбонизации.	Базовый уровень: 0%	Рабочая группа	2025: 100%	МТК

№.	Задачи	Показатель эффективности	Базовый уровень	Ответственное агентство	Цель (бюджет уточнено)	Оценка стоимости (физических работ) и источник финансирования
P3	Признать цель «нетто-нуль» к 2050 году. Подавать пример. Все государственные автомобили должны быть электромобилями. Начать с автомобилей МТК.	Доля автомобилей МТК на километр интенсивности дорожного движения, осуществляемого электромобилями	Базовый уровень: 0%	МТК	2030: 30% 2040: 80% 2050: 100%	МТК
P4	Сократить выбросы углерода от поездок сотрудников МТК на работу?	Доля сотрудников, добирающихся до работы на частных транспортных средствах с ДВС	Базовый уровень: нужно уточнить	МТК	2030: 60% 2040: 5% 2050: 0%	
P5	Убедитесь, что генераторы и распределительные линии электропередачи способны обеспечить электропитание, необходимое для электромобилей	Процент населения, не имеющего достаточного количества электроэнергии в своих домах для перехода на электромобили	Базовый уровень: нужно уточнить	МТК	2030: 0%	
P6	Необходимо обеспечить, чтобы представители меньшинств не были исключены из процесса перехода на электромобили	Соотношение уровня использования электромобилей представителями меньшинств к общему уровню использования электромобилей населением	Базовый уровень: нужно уточнить		0.9-1.1	
<b>Инфраструктура</b>						

No.	Задачи	Показатель эффективности	Базовый уровень	Ответственное агентство	Цель (бюджет уточнено)	Оценка стоимости (физических работ) и источник финансирования
11	Внедрить разветвленную сеть станций быстрой зарядки	Доля зарядных станций на национальных и региональных автомагистралях, расположенных на расстоянии более 100 км от зарядной станции	Базовый уровень: нужно уточнить		2030: нужно уточнить 2050: 100%	сом\$xxx нужно уточнить
12	Универсальные зарядные станции	На всех зарядных станциях можно заряжать все транспортные средства.	Базовый уровень: нужно уточнить	Правительство разработает соответствующие правила.	2030: 100%	сом\$xxx
13	Обеспечить долгосрочную аренду земли под зарядные станции на государственных землях	Земельные участки под зарядные станции предоставляются в аренду на xxx лет	Базовый уровень: макс. xxx лет		2025: 10 лет 2035: 20 лет	Правительство
14	Согласовать допустимый уровень выбросов углерода в импортируемых электромобилях и компонентах зарядных станций.	Разработаны и действуют правила, ограничивающие выбросы углекислого газа, связанные с электромобилями и сопутствующей инфраструктурой.	Никаких правил не установлено.	МТК	2025: Rules in place	МТК
15	Содействовать государственно-частному партнерству в вопросах владения и эксплуатации зарядных станций	Доля зарядных станций, полностью или частично принадлежащих частному сектору	Исходные данные: нужно уточнить		2030: 10% 2040: 50%	МТК

No.	Задачи	Показатель эффективности	Базовый уровень	Ответственное агентство	Цель (бюджет уточнено)	Оценка стоимости (физических работ) и источник финансирования
16	Разъяснить правовую ситуацию с продажей электроэнергии транспортным средствам.	Правовая позиция уточнена, и в законы внесены необходимые поправки.		Рабочая группа	Рассмотрение до 31 декабря 2024 г. Внесение поправок в закон (при необходимости) до 31 декабря 2025 г..	
17	Разъяснить технические вопросы, касающиеся кабелей и разъемов					
18	Оценка рисков изменения климата (CRVA) завершена по всем крупным инфраструктурным проектам.	Процент проектов с капитальными затратами > 10 млн долларов США, завершенных с использованием технологии CRVA.	Базовый уровень: нужно уточнить	МТК	100%	
19	Поддержка новых технологий в пилотных проектах по внедрению «зеленых» подходов к дорогам.	Процент годовой программы работ, соответствующих концепциям «зеленых дорог».	Базовый уровень: 0%	МТК	2030: 10% 2040:	
10	Установить побратимские связи с другими «зелеными» городами.	Количество городов-побратимов	Базовый уровень: 0	МТК	2025: 2 2030: 5	МТК

№.	Задачи	Показатель эффективности	Базовый уровень	Ответственное агентство	Цель (бюджет уточнено)	Оценка стоимости (физических работ) и источник финансирования
11	Убрать все пункты взимания платы вручную и заменить их автоматизированными системами с бесперебойной работой.	Количество действующих пунктов взимания платы за проезд вручную.	Базовый уровень: нужно уточнить	МТК	2030: 0	KGS\$xx
12	Перерабатывать дорожные материалы (например, на месте или повторно использовать старое основание в качестве нового основания и т. д.).	Процент материалов, переработанных в дорожном секторе.	Базовый уровень: нужно уточнить	МТК	2030: 30% 2040: 90%	
13	Ликвидировать дороги в плохом состоянии.	Процент пройденных транспортных километров по дорогам в плохом состоянии	Базовый уровень: нужно уточнить	МТК	2030: нужно уточнить 2040: 2%	
14	Установить ограничения на допустимое содержание углерода в дорожном строительстве и ремонте	Максимальное количество тонн CO <sub>2</sub> -э на единицу различных видов работ (строительство, реконструкция, восстановление дорожного покрытия и т. д.).	Базовый уровень: нужно уточнить	МТК	2025: Снижение на 5% по сравнению с базовым уровнем 2030: снижение на 20% по сравнению с базовым уровнем	
<b>Транспортные средства</b>						

No.	Задачи	Показатель эффективности	Базовый уровень	Ответственное агентство	Цель (бюджет уточнено)	Оценка стоимости (физических работ) и источник финансирования
V1	Основное внимание уделяется правительственному плану, согласно которому к 2040 году все новые автомобили будут продаваться на электромобилях.	Доля продаж новых автомобилей, относящихся к категории LZEV (легковые автомобили с низким уровнем выбросов)	Базовый уровень: нужно уточнить		2030: нужно уточнить 2040: 100%	
V2	Необходимо содействовать повышению топливной эффективности транспортных средств (соотношение мощности к весу – более легкие батареи; более аэродинамичные автомобили); ввести новые правила импорта и продаж	Средний расход топлива автопарка автомобилей с двигателями внутреннего сгорания	Базовый показатель: Дизельные автомобили xxx л/100 км Бензиновые автомобили xxx л/100 км		Снижение на xxx % по сравнению с предыдущим годом	
V3	Кампания по повышению осведомленности общественности об электромобилях. Распространенное заблуждение заключается в том, что электромобили не могут развивать скорость выше 50 км/ч и могут проезжать только короткие расстояния.	Доля 100 водителей, правильно оценивших запас хода распространенных моделей электромобилей, используемых в КР, по результатам случайного опроса. Проведение информационно-просветительской кампании на основе результатов опроса..	Базовый уровень: нужно уточнить	МТК	2025: 90% 2030: 95%	

No.	Задачи	Показатель эффективности	Базовый уровень	Ответственное агентство	Цель (бюджет уточнено)	Оценка стоимости (физических работ) и источник финансирования
V4	Наладить связи с розничными продавцами и дистрибьюторами автомобилей, чтобы в будущем получать реалистичные цены на электромобили. Эту информацию необходимо распространить среди покупателей.	МТК разместит на своем веб-сайте инструмент сравнения затрат на протяжении всего жизненного цикла, который позволит общественности сравнивать стоимость электромобилей и автомобилей с двигателями внутреннего сгорания (включая расходы на покупку и эксплуатацию)	Нет	МТК	Инструмент будет внедрен к июню 2024 года.  Данные обновляются как минимум ежегодно до тех пор, пока доля электромобилей в продажах новых автомобилей не превысит 70%.	
V5	Вести переговоры с ЕС о квотах на импорт новых и поддержанных электромобилей из ЕС.	Количество автомобилей в год	Базовый уровень: 5000 в год	МТК возглавит	2025: нужно уточнить 2030: нужно уточнить 2050: нужно уточнить	
V6	Obtain commitments from Ministry of Economy and Finance that EVs will be exempt from Import Duty, VAT and Vehicle Registration Fee for foreseeable future	Действуют льготы и/или скидки для электромобилей	Не реализовано	МТК / Министерство экономики и Министерство финансов	Освобождение от уплаты налогов и/или скидки для электромобилей до 31 декабря 2024 года	

No.	Задачи	Показатель эффективности	Базовый уровень	Ответственное агентство	Цель (бюджет уточнено)	Оценка стоимости (физических работ) и источник финансирования
V7	Разработать долгосрочную устойчивую модель финансирования с учетом потери налоговых поступлений от продажи бензина и предотвратить их компенсацию за счет продаж электромобилей.	Существует устойчивая модель финансирования (переход от налога на топливо к сборам с пользователей дорог (или аналогичным сборам)).	Нет	МТК	План должен быть готов к 31 декабря 2025 года. Измененные сборы вводятся в соответствии с планом..	
V8	Стремитесь к максимальной электрификации, но рассмотрите возможность долгосрочного производства экологически чистого водорода для использования в грузовых автомобилях (основанного на электролизе, поэтому требующего возобновляемых источников энергии).)	Установить водородные заправочные станции, если/когда эта технология станет коммерчески жизнеспособной..	Нет	МТК	Ежегодно анализируйте потенциальный спрос и действуйте соответственно.	

