

УЛУЧШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ЭТАП II

ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ ДЛЯ КОНСУЛЬТАНТОВ

A. ИСТОРИЯ

1. В 2016 году правительство Кыргызской Республики присоединилось к Региональной стратегии безопасности дорожного движения для стран ЦАРЭС на 2017–2030 годы, цель которой – сократить к 2030 году количество смертельных случаев на дорогах в регионе на 50%. Кабинет министров проводит регулярные заседания, посвященные вопросам безопасности дорожного движения. Указом Президента Кыргызской Республики от 7 марта 2021 года Министерство внутренних дел назначено ответственным ведомством в сфере безопасности дорожного движения. Кабинет министров утвердил Национальную стратегию безопасности дорожного движения (НСБД) на 2023–2027 годы в 2022 году и План действий по реализации НСБД в октябре 2023 года. План действий предусматривает конкретные меры, которые должны быть приняты различными ведомствами, участвующими в сокращении числа дорожно-транспортных происшествий в стране, включая меры по улучшению инженерных решений в области безопасности дорожного движения, которые должны быть реализованы в основном Министерством транспорта и коммуникаций (МТК).

2. Дорожная сеть, управляемая МТК, включает в себя в общей сложности 18 821 километр (км) общественных дорог, в том числе 4089 км международных дорог, 5621 км национальных дорог и 9109 км местных дорог. Общая протяженность дорог с твердым покрытием составляет 8 100 км. МТК отвечает за политику, регулирование, координацию и контроль, а также за программирование, планирование, закупки строительных/ремонтных работ и услуг по техническому обслуживанию.

3. При поддержке Азиатского банка развития (АБР) в рамках проекта «Соединительная дорога коридоров 1 и 3 Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества» (фаза 2) было разработано и утверждено Постановление Кабинета Министров Кыргызской Республики № 525 от 26 августа 2025 года «*О внесении изменений в некоторые постановления Правительства Кыргызской Республики по обеспечению безопасности дорожного движения и проведению аудита безопасности дорожного движения (АБД)*», в соответствии с которым МТК юридически ввело и официально утвердило процедуру аудита безопасности дорожного движения. Позже, в ноябре 2025 года, была утверждена Процедура аудита безопасности дорожного движения, а Руководство по аудиту безопасности дорожного движения (РАБДД) было включено в качестве рекомендательного приложения к этой процедуре. Кроме того, 30 октября 2024 года Ученый совет КГТУ (Кыргызского государственного технического университета) официально утвердил Положение о процедуре подготовки и сертификации аудиторов, подготовил и утвердил учебные материалы, обучил и сертифицировал 24 аудитора по безопасности дорожного движения. В соответствии с принятыми процедурами ОБДД вновь сертифицированные аудиторы провели 5 пилотных аудитов безопасности дорожного движения.

4. МТК через Департамент контроля и надзора за транспортом и безопасностью дорожного движения (ДКНТБД) отвечает за обеспечение безопасности дорожной инфраструктуры. Для реализации НРБД в рамках своих полномочий МТК прилагает большие усилия по совершенствованию инженерных практик в области безопасности дорожного движения. До официального утверждения процедуры аудита безопасности дорожного движения МТК содействовало проведению аудита безопасности дорожного движения только по проектам, финансируемым из иностранных источников, а после официального утверждения процедуры АБДД было решено проводить АБДД по всем проектам строительства дорог, осуществляемым на дорогах I, II и III категорий.

5. В рамках фазы I УБДД МТК в 2024 году ввело новую подразделение по аудиту безопасности дорожного движения (ПАБДД) в МТК для координации реализации политики безопасности

дорожного движения и выполнения функций аудита безопасности.¹ Подход к проведению АБДД в рамках ПАБДД был решен сохранить в качестве временного решения, а в ближайшем будущем, в целях повышения независимости, передать функции АБДД ПИЦ (Центру производственных инноваций при МТК) или открытому рынку (например, аутсорсингу).

6. Институт дорожного проектирования «Кыргыздортранспроект» (КДТП) готовит детальные проекты дорожных объектов и применяет стандарты дорожного проектирования, которые в значительной степени основаны на российских стандартах ГОСТ, утвержденных Евразийским экономическим союзом, и строительных нормах и правилах, утвержденных Правительством Кыргызской Республики. Рекомендации по результатам аудита безопасности детальных проектов в некоторых ситуациях оцениваются по стандартам ГОСТ и часто отклоняются, если они не соответствуют национальным стандартам и нормам. Для решения этой проблемы МТК совместно с Национальным институтом стандартов и метрологии «Кыргызстан» и Техническим комитетом ТК-55 «Автомобильные дороги и транспортные сооружения» согласились утвердить в 2025 году Процедуру и процесс исключений из проекта, которые были разработаны в рамках фазы I УБДД.

7. В рамках фазы I УБДД МТК совместно с консультантами провело анализ пробелов в более чем 230 существующих технических стандартах проектирования и разработало техническое примечание с рекомендациями по улучшению существующих технических нормативных документов. Кроме того, были разработаны правила мер по обеспечению безопасности дорожного движения, которые были представлены на утверждение Техническому комитету ТК-55 «Автомобильные дороги и транспортные сооружения» и Национальному институту стандартов и метрологии «Кыргызстан». Кроме того, в рамках проекта УБДД Фаза I был разработан проект обновления СНиП КР 32-01:2004 «Проектирование автомобильных дорог», который должен быть утвержден в 2026 году.

8. Кроме того, МТК совместно с консультантами (i) разработало, а министр транспорта и коммуникаций и министр внутренних дел утвердили «Методику выявления и ранжирования черных пятен». В соответствии с разработанной методологией были выявлены «черные пятна» на 2024 год, и для 15% ранжированных «черных пятен» был проведен анализ и подготовлены рекомендации по их улучшению; (ii) был реализован pilotный проект по оценке 100 км дорог по шкале iRAP и организованы тренинги по адаптации iRAP в Кыргызстане, (iii) был проведен статистический анализ ДТП и разработан первоначальный каталог недорогих мер по обеспечению безопасности дорожного движения.

9. В 2023 году Целевой фонд Организации Объединенных Наций (ООН) по безопасности дорожного движения одобрил проект «Безопасное и инклюзивное проектирование дорог в Центральной Азии» с целью улучшения стандартов проектирования дорог в отношении безопасности дорожного движения. Кыргызская Республика была выбрана в качестве одной из трех стран-участниц этого проекта.² Целями проекта были: (i) совершенствование стандартов проектирования в соответствии с Глобальными целевыми показателями безопасности дорожного

¹ АБР. [Кыргызская Республика: Проект соединительной дороги между коридорами 1 и 3 Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества \(фаза 2\) – дополнительное финансирование](#) (G0621-KGZ). Фаза I RSI началась в марте 2023 года и, как ожидается, будет завершена в 2025 году. В целом, в рамках фазы I RSI будет разработано национальное руководство по аудиту безопасности дорожного движения на основе существующего руководства ПЭЦА; предложены изменения в политике и законодательстве в области аудита безопасности дорожного движения; определены потребности в укреплении безопасности в стандартах дорожного строительства; предложена структура подразделения по аудиту безопасности дорожного движения в МОТС; разработан курс по аудиту безопасности дорожного движения в Кыргызском государственном университете строительства, транспорта и архитектуры; определены эффективные технологии обеспечения безопасности дорожного движения в Кыргызской Республике. Полное техническое задание для консультантов по фазе I RSI доступно в системе управления консультантами АБР. [GRANT-0621 KGZ: Проект соединительной дороги между коридорами 1 и 3 Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества \(фаза 2\) – Дополнительное финансирование – CAREC/C1&3/QCBS/RS Консультанты по аудиту безопасности дорожного движения и технологиям \(RSATC\) \(48401-007\)](#).

² Управление многостороннего партнерского трастового фонда Организации Объединенных Наций. 2023. [Проектный документ: Безопасное и инклюзивное проектирование дорог в Центральной Азии](#); и Управление многостороннего партнерского трастового фонда Организации Объединенных Наций. [Безопасное и инклюзивное проектирование дорог в Центральной Азии](#).

движения и международной передовой практикой, (ii) проведение тренингов по инженерной безопасности дорожного движения и внедрению обновленных стандартов проектирования, (iii) получение одобрения стран-участниц на совершенствование стандартов проектирования. Консультанты провели консультации в стране в марте 2024 года и завершили работу в июле 2025 года. Отчет передан в МТК и Технический комитет ТК-55 «Автомобильные дороги и транспортные сооружения» на утверждение, и в указанном комитете был обсужден вопрос об утверждении этого документа в качестве рекомендации по проектированию, но окончательное утверждение еще не было произведено.

10. Для эффективной реализации текущих проектов «Проект соединительной дороги коридоров 1 и 3 Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества» (фаза 2) в рамках фазы I по повышению безопасности дорожного движения (УБДД Фаза I) МТК взяло на себя обязательство подготовить кадры специалистов с улучшенными навыками в области инженерной безопасности дорожного движения и внедрить функцию аудита безопасности дорожного движения в МТК. Кроме того, киргизские агентства по безопасности дорожного движения, включая МТК и Киргизский государственный технический университет (КГТУ), воспользовались курсом Института ЦАРЭС по безопасности дорожного движения и устойчивой мобильности, который был проведен в Бишкеке в феврале 2024 года.³ Сотрудники МТК приняли участие в технической ознакомительной поездке по вопросам управления безопасностью дорожного движения в Литву, Австрию и Нидерланды в середине 2024 года.

В. ОБЪЕМ УСЛУГ

1. Цель фазы II УБДД в рамках предлагаемого проекта по улучшению кольцевой дороги Иссык-Куль (IRRIP) заключается в обеспечении закрепления и продолжения достижений фазы I УБДД. Фаза II УБДД направлена на институционализацию аудита безопасности дорожного движения в МТК.

2. Объем работ по этапу II УБДД был сформулирован с учетом мирового опыта и ожидаемых результатов текущего этапа I УБДД. Объем работ по этапу II УБДД направлен на (i) внедрение аудита безопасности дорожного движения в МТК, (ii) проведение оценки безопасности на выбранных международных и национальных дорогах с целью выявления низкозатратных мер безопасности (), включая меры, рекомендованные пилотным проектом iRAP на дороге ЕМ-11, (iii) поддержку пилотной демонстрации мер безопасности, рекомендованных в результате аудита безопасности, проведенного на основе детального проекта дороги от Барскоона до Каракола, и (iv) проведение тренингов и стажировок по наращиванию потенциала, в том числе для женщин, в области инженерии безопасности дорожного движения.

3. Консультанты будут выполнять следующие задачи, но не ограничиваться ими:

Задача 1: Внедрение аудита безопасности дорожного движения в МТК

- (i) Рассмотреть отчеты и результаты проекта УБДД Фаза I, а также отчет по проекту «Безопасное и инклюзивное проектирование дорог в Центральной Азии», одобренному Целевым фондом Организации Объединенных Наций (ООН) по безопасности дорожного движения, с целью ознакомления с достижениями, выводами и рекомендациями.
- (ii) Оценка статуса утверждения новой процедуры и руководства по аудиту безопасности дорожного движения, а также соответствующих поправок в законодательстве и политике, и после проведения нескольких аудитов безопасности дорожного движения, при необходимости, предложение обновлений на основе реального опыта.
- (iii) Оценить стандартные операционные процедуры ПАБДД МТК, Департамента управления дорожными активами и РСС (при необходимости), включая рабочий процесс и подчиненность, должностные инструкции и результаты работы; предложить необходимые изменения для удовлетворения растущих потребностей ПАБДД,

³ Институт ЦАРЭС. Курс ЦАРЭС по безопасности дорожного движения и устойчивой мобильности.

Департамента управления дорожными активами и ПИЦ.

- (iv) Изучить существующие и предлагаемые ресурсы для ПАБДД МТК, Департамента дорожных активов и Центра производственных инноваций (PIC) и, при необходимости, предложить обновленный план бюджетирования, включая заработную плату персонала, оборудование и программное обеспечение, книги и техническую документацию.
- (v) Оценить возможности ПАБДД МТК, ПИЦ или независимых сертифицированных аудиторов по управлению, проведению и оценке аудитов безопасности дорожного движения, подготовить план непрерывного совершенствования и поддержать его реализацию. Подготовить план непрерывного наращивания потенциала аудиторов. Оказывать техническую консультативную поддержку ПАБДД, департаменту управления дорожными активами, независимым аудиторам или персоналу PIC (при необходимости) в проведении аудитов безопасности дорожного движения, мониторинге и оценке эффективности рекомендаций аудиторов и подготовке отчетов о завершенных аудитах. Оказывать поддержку в проведении не менее 3 аудитов безопасности дорожного движения и предоставлять обратную связь.
- (vi) Разработать и поддержать МТК в официальном утверждении «Методологии аудита безопасности дорожного движения в туннелях» на основе передовой международной практики. Организовать как минимум один учебный семинар/практикум для заинтересованных сторон по обучению использованию методологии.
- (vii) Разработать новую или определить возможности для обновления существующей Процедуры аудита безопасности дорожного движения и РАБДД путем внедрения «Методологии аудита безопасности движения на мостах» на основе передовой международной практики и оказать поддержку МТК в официальном утверждении. Организовать как минимум один учебный семинар/практикум для заинтересованных сторон по обучению использованию методологии.
- (viii) Оценить существующее законодательство и технические нормы, связанные с планированием и управлением безопасностью дорожного движения, а также проектированием дорог в Кыргызской Республике, провести анализ пробелов и в соответствии с выявленными пробелами постоянно оказывать поддержку МТК в их устранении. Провести как минимум один семинар по выявленным пробелам для заинтересованных сторон.
- (ix) Разработать и поддержать официальное утверждение как минимум одного специального технико-нормативного документа, которого в настоящее время не хватает, например, по планированию и проектированию инфраструктуры для пешеходов и велосипедистов, проектированию пешеходных переходов, освещению дорог или других технических документах в соответствии с анализом пробелов и соглашением с МТК. Организовать как минимум один семинар для представления заинтересованным сторонам разработанного документа.
- (x) Поддерживать МТС в процессе официального утверждения проекта СНиП КР 32-01:2004 «Проектирование автомобильных дорог», разработанного в ходе фазы I проекта УБДД, и, при необходимости, внести улучшения в проект в соответствии с замечаниями заинтересованных сторон.
- (xi) Подтвердить статус проекта Целевого фонда ООН по безопасности дорожного движения и утверждение отчета, выявить любые потенциальные дублирования с другими техническими/юридическими документами и, по возможности, оказать поддержку в объединении проекта « » с соответствующими документами и содействии в его утверждении. Координировать работу с консультантами, работающими над проектом Целевого фонда ООН по безопасности дорожного движения, чтобы обеспечить предоставление дополнительных рекомендаций по проектированию.

- (xii) Оценить опыт Министерства транспорта и коммуникаций и Национального института стандартов и метрологии «Кыргызст» в области внедрения «Технических примечаний» и «Процедуры исключений из проекта» и оказать поддержку в их дальнейшем внедрении. Выявить возможности для укрепления внедрения Процедуры исключений из проекта и оказать поддержку в обеспечении включения соответствующих мер безопасности в подробные проекты.
- (xiii) Оценить уровень координации между ключевыми органами по безопасности дорожного движения, предложить меры по укреплению сотрудничества и оказать поддержку в руководстве этими мерами. Изучить с киргизскими официальными лицами возможность создания межведомственной координационной группы или расширить существующий Технический комитет ТК-55 «Автомобильные дороги и транспортные сооружения» для надзора за проектированием дорог и стандартами безопасности и поддержки его деятельности. Предлагается, чтобы группу возглавляло МТК и в ее состав входили КДТП, дорожная полиция, КГУСТА и другие заинтересованные стороны для рассмотрения вопросов проектирования до начала предварительных проектных работ.
- (xiv) Разработать и поддержать МТК в официальном утверждении «Методологии оценки стоимости жизни и травм» и «Методологии ранжирования и приоритезации мер по обеспечению безопасности дорожного движения» на основе передовой международной практики. После утверждения методологий рассчитать стоимость жизни и травм на 2027 год. Организовать как минимум один учебный семинар/практикум для заинтересованных сторон по обучению использованию обеих методологий.
- (xv) Определить необходимые мероприятия по наращиванию потенциала и подготовить программу обучения, охватывающую темы, связанные с безопасным проектированием дорог, для Министерства транспорта и коммуникаций, проектных институтов, экспертов дорожной полиции и т. д. Не менее одного учебного занятия/семинара должно проводиться в месяц.

Задача 2: Провести оценку безопасности на выбранных международных и национальных дорогах

- (i) На основе утвержденной процедуры РАБДД (аудит типа 5) и в сотрудничестве с МТК РАБДДИ разработать набор критериев отбора для определения участков дорог, которые будут проходить аудит (оценку) в соответствии с процедурой РАБДД типа 5. Критерии отбора могут включать интенсивность дорожного движения, частоту и тяжесть ДТП, опасные участки, маршруты через населенные или горные районы, а также подключения к пограничным переходам. Затем национальная дорожная сеть должна быть ранжирована по этим критериям. Организовать как минимум один семинар для представления заинтересованным сторонам разработанных критериев отбора и ранжирования, процесса идентификации и представления списка ранжированных участков дорог.
- (ii) Оказание помощи МТК РАБДДИ или РIC (если будет принято решение) в проведении аудита безопасности дорожного движения (оценки типа 5) на выбранных участках международной и национальной дорожной сети на основе согласованного рейтинга. Общая протяженность участков дорог для проведения аудита (оценки) на месте должна составлять не менее 500 км. Кроме того, существующие мосты на выбранных участках дорог должны быть проверены (оценены) с использованием «Методологии аудита (оценки) безопасности дорожного движения на мостах». Организовать как минимум один семинар для представления заинтересованным сторонам результатов проведенного аудита (оценки).
- (iii) Пересмотреть каталог недорогих мер по обеспечению безопасности дорожного движения, подготовленный в рамках фазы I УБДД, при необходимости обновить его дополнительными (новыми) мерами, включая меры, рекомендованные iRAP в рамках

пилотного проекта на дороге ЕМ-11. Определить недорогие меры по обеспечению безопасности для внедрения на проверенных (оцененных) участках дорог, оценить ожидаемое улучшение безопасности и представить инвестиционное предложение МТК. Предложения должны основываться на недавно подготовленных «Методологии оценки стоимости жизни и травм» и «Методологии ранжирования и приоритезации мер по обеспечению безопасности дорожного движения» и должны определять приоритетность мер на основе их потенциального воздействия на безопасность и экономической эффективности в соответствии с международной передовой практикой в области инвестиций в безопасность дорожного движения. Организовать как минимум один семинар для представления заинтересованным сторонам обновленного каталога недорогих мер и процесса выбора наиболее эффективных мер на примере проверенных дорог.

- (iv) Оказать помощь МТК ПАБДД или ПИЦ (если будет принято решение) в проведении аудита (оценки) безопасности дорожного движения по крайней мере одного туннеля (например, Кок-Арт, Тё-Ашуу и т. д.) в соответствии с недавно разработанной и утвержденной «Методикой аудита (оценки) безопасности дорожного движения в туннелях» и оказать поддержку в подготовке отчета о результатах. Организовать как минимум один семинар для представления заинтересованным сторонам результатов аудита (оценки).
- (v) На основе утвержденной «Методики выявления и ранжирования опасных участков» совместно с ПАБДД МТК провести выявление и ранжирование «опасных участков» на 2026, 2027 и 2028 годы. Оказать поддержку ПАБДД МТК в посещении не менее 10 % «черных точек» с наивысшим рейтингом в 2026, 2027 и 2028 годах и оказать поддержку в заполнении форм с рекомендациями по улучшению ситуации на оцениваемых участках «черных точек». После выполнения процессов идентификации, ранжирования и оценки «черных точек» на 2026, 2027 и 2028 годы оценить необходимость обновления методологии и, при необходимости, предложить обновления на основе реального опыта. Организовывать не менее одного семинара в год (2026, 2027 и 2028) для представления заинтересованным сторонам результатов оценки «черных точек».
- (vi) После проведения оценки 500 км и определения и ранжирования «черных точек» предложить массовые действия и кампанию по оценке затрат и выгод для инфраструктурных мероприятий на основе экономической эффективности (т. е. меры по снижению скорости или установка ограждений в более чем 100 местах) и на основе выявленного риска ДТП и причин ДТП.
- (vii) Оценить различные инструменты оценки безопасности дорожного движения, такие как видеокамеры с программным обеспечением искусственного интеллекта, различные датчики, устройства измерения отражения дорожных знаков и разметки и т. д., и рекомендовать наиболее подходящие инструменты для внедрения в Кыргызской Республике.
- (viii) Использовать данные системы управления дорожными активами (СУДА), собранные в рамках проекта «Соединительная дорога коридоров 1 и 3 Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества» (СУДА, фаза I) и проекта «Соединительная дорога коридоров 1 и 3 Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества» (фаза 2) (СУДА, фаза II) для демонстрации отобранных инструментов оценки, включая iRAP. Поддержка внедрения выбранных инструментов и их интеграции с другими системами, например, базой данных о ДТП, системами управления дорожными активами и т. д.

Задача 3: Продемонстрировать пилотное внедрение рекомендаций по безопасности, выданных по дороге Барскоон–Каракол

- (i) Изучить отчеты по аудиту безопасности дорожного движения, подготовленные по

детальному проекту дороги Барскоон–Каракол в 2023 и 2025 годах (будут предоставлены МТК), и выбрать наиболее эффективные и маломасштабные технологические усовершенствования, такие как более качественная дорожная краска с более длительным сроком службы и более высокой отражательной способностью, звуковые тактильные линии разметки, высоковидимые знаки, интерактивные знаки скорости (сменяющиеся на красный цвет при превышении скорости приближающегося транспортного средства), устройства на въездах в населенные пункты, включая устройства для снижения скорости, приподнятые пешеходные переходы, а также использование проволочных, металлических и бетонных ограждений.

- (ii) Обсудить с МТК выявленные высокоэффективные меры безопасности и доступные проектные средства для их реализации.
- (iii) Подготовить предложение по демонстрации реализации мер безопасности, включая механизм реализации (привлечение подрядчика по гражданскому строительству и консультанта по надзору, которые будут мобилизованы МТК для реконструкции дороги Барскоон-Каракол посредством соответствующих изменений в контракте), а также установить процесс мониторинга и оценки для количественной оценки преимуществ пилотных мероприятий.

Задача 4: Оказать поддержку КГТУ в подготовке кадров в области инженерной безопасности дорожного движения

- (i) Определить статус и качество учебных программ и программ подготовки в области безопасности дорожного движения в КГТУ и определить пути дальнейшего совершенствования соответствующих учебных программ, если таковые имеются, для обеспечения эффективной передачи ключевых знаний, навыков и подходов в области передовой практики инженерии безопасности дорожного движения ().
- (ii) Разработать и провести курс, согласованный с КСТУ, направленный на усовершенствование специальной сертифицированной программы обучения для женщин (студенток, специалистов) по вопросам безопасности дорожного движения и обучить не менее 12 участников. Следует отметить, что содержание курса должно основываться на прилагаемом Плане действий IRRIP по гендерным вопросам, быть профессионально-практическим, а не академически ориентированным, и включать в себя значительный объем полевых работ с соотношением 1 час лекций, 2 часа семинаров и 3–6 часов практических полевых работ.
- (iii) Оценить возможности создания лаборатории по безопасности дорожного движения в КГТУ, необходимое оборудование, бюджет, компетенции и рекомендовать наиболее подходящий план реализации и финансирования. Рассмотреть преимущества создания системы аккредитации для поддержки достижения профессиональной компетентности.

C. ТРЕБОВАНИЯ К КОНСУЛЬТАНТАМ

1. Ожидается, что задание будет выполняться группой консультантов (международных и национальных). Консалтинговые услуги потребуют в общей сложности 26 человеко-месяцев работы международных экспертов, 56 человеко-месяцев работы национальных экспертов и будут осуществляться в течение примерно 18 месяцев. Ожидается, что команда консультантов будет обладать необходимыми навыками и опытом для реализации всего проекта. Компании должны рекомендовать членов команды на основе своей оценки потребностей и в рамках минимального состава, указанного ниже. Один из международных экспертов должен быть назначен руководителем команды.

Таблица Н1 – Вклад персонала

№	Эксперт	Месяц
	Ключевые международные эксперты	26

IK-1	Руководитель группы	11
IK-2	Старший инженер по безопасности дорожного движения	7
IK-3	Эксперт по транспортной технике	4
IK-4	Эксперт по наращиванию потенциала	4
Ключевые национальные эксперты		56
NK-1	Координатор местной команды	15
NK-2	Специалист по безопасности дорожного движения	15
NK-3	Инженер-проектировщик дорог	15
NK-4	Юрист	11
Неключевые национальные эксперты		18
NKN-1	Офис-менеджер / переводчик	18
Всего		10

2. **Руководитель группы (международный).** Требуется не менее 15 лет соответствующего опыта в области управления/надзора/руководства в сфере усовершенствованного аудита безопасности дорожного движения, правового и технического нормирования, организационного управления безопасностью дорожного движения и обучения или аналогичных проектов, а также степень в соответствующей области и подтвержденный опыт разработки и внедрения политики в области безопасной инфраструктуры на основе подхода «Безопасная система». Не менее 3 лет опыта в обучении инженеров по безопасности дорожного движения в области аудита безопасности дорожного движения. Требуется сертификат по аудиту безопасности дорожного движения. Требуется опыт работы в развивающихся странах, а опыт работы в странах ЦАРЭС является дополнительным преимуществом. Эксперт должен иметь подтвержденные навыки письма и свободное владение английским языком. Свободное владение русским и/или киргизским языками является дополнительным преимуществом.

3. **Старший инженер по безопасности дорог (международный).** Не менее 15 лет соответствующего опыта в области проектирования дорог, аудита безопасности дорог и оценки безопасности дорог, а также степень в соответствующей области и подтвержденный опыт проектирования безопасной дорожной инфраструктуры. Требуется сертификат по аудиту безопасности дорог. Требуется аккредитация iRAP для проведения дорожных обследований, кодирования дорожных атрибутов, а также анализа и отчетности. Требуется опыт работы в развивающихся странах, а опыт работы в странах ЦАРЭС является дополнительным преимуществом. Эксперт должен иметь подтвержденные навыки письма и свободное владение английским языком. Свободное владение русским и/или киргизским языком () является дополнительным преимуществом.

4. **Эксперт по транспортным технологиям (международный).** Требуется не менее 10 лет соответствующего опыта в области технологий управления дорожным движением для обеспечения безопасности дорожного движения, включая спецификацию, закупку и внедрение таких технологий, а также степень в соответствующей области и подтвержденный опыт внедрения таких технологий в рамках подхода «Безопасная система». Требуется опыт работы в развивающихся странах, а опыт работы в странах ЦАРЭС является дополнительным преимуществом. Эксперт должен обладать подтвержденными навыками письма и свободно владеть английским языком. Свободное владение русским и/или киргизским языком является дополнительным преимуществом.

5. **Эксперт по наращиванию потенциала (международный).** Требуется не менее 10 лет соответствующего опыта в области наращивания потенциала и обучения в сфере безопасности дорожного движения, а также ученная степень в соответствующей области и подтвержденный опыт реализации таких мероприятий в рамках подхода «Безопасная система». Требуется опыт работы в развивающихся странах, а опыт работы в странах ЦАРЭС является дополнительным преимуществом. Эксперт должен иметь подтвержденные навыки письма и свободно владеть

английским языком. Свободное владение русским и/или киргизским языком является дополнительным преимуществом.

6. Координатор местной группы (национальный). Не менее 5 лет опыта координации проектов, связанных с дорожным сектором. Требуются глубокие знания в области инженерии безопасности дорожного движения и управления безопасностью дорожного движения. Опыт работы в области безопасности дорожного движения в других странах является дополнительным преимуществом. Эксперт должен иметь подтвержденные навыки письма и свободно владеть киргизским, русским и английским языками.

7. Специалист по безопасности дорожного движения (национальный). Минимум 5 лет соответствующего опыта в области управления безопасностью дорожного движения, а также степень в соответствующей области. Хорошее знание инженерных решений в области безопасности дорожного движения и управления безопасностью дорожного движения. Опыт работы в области безопасности дорожного движения в других странах является дополнительным преимуществом. Требуется национальный сертификат по аудиту безопасности дорожного движения. Эксперт должен обладать подтвержденными навыками письма и свободно владеть киргизским, русским и английским языками. Задачи включают оказание поддержки старшему инженеру по безопасности дорог и специалисту по управлению безопасностью дорожного движения в выполнении проекта путем предоставления:

- Местные знания в области управления безопасностью дорожного движения в Кыргызской Республике, включая обязанности агентств, правовую базу и участие заинтересованных сторон.
- связей с лицами, принимающими решения, в сети киргизских агентств по безопасности дорожного движения, технического университета, консультантов и НПО
- Ознакомление с дорожной сетью в Кыргызской Республике и способами ее управления.
- Поддержку в доступе к данным и информации, необходимым для выполнения заданий.
- Технический анализ данных и информации в поддержку задач по выполнению заданий.
- Подготовка компонентов отчетов по заданию.
- Поддержка в организации логистики, необходимой для выполнения задания.

8. Инженер-проектировщик дорог (национальный). Минимум 10 лет соответствующего опыта в области проектирования дорог. Требуются подтвержденные знания и опыт реализации крупных проектов по проектированию дорог. Эксперт должен обладать подтвержденными навыками письма и свободно владеть киргизским, русским и английским языками. Задачи включают оказание поддержки старшему инженеру по безопасности дорог и специалисту по управлению безопасностью дорожного движения в выполнении проекта путем предоставления:

- Местных знаний в области проектирования дорог в Кыргызской Республике, включая обязанности агентств, правовую базу и участие заинтересованных сторон.
- связей с лицами, принимающими решения, в сети киргизских агентств по безопасности дорожного движения, технического университета, консультантов и НПО
- Ознакомление с дорожной сетью в Кыргызской Республике и способами ее управления.
- Поддержку в доступе к данным и информации, необходимым для выполнения заданий.
- Технический анализ данных и информации в поддержку задач проекта.

9. Юрист (национальный). Минимум 5 лет соответствующего опыта работы в транспортном

или дорожном секторе. Требуются подтвержденные знания и опыт в области совершенствования национального законодательства или внедрения международной практики в проекты по местному законодательству. Специалист должен иметь подтвержденные навыки письма и свободно владеть кыргызским, русским и английским языками. Задачи включают анализ правовых аспектов, юридическую поддержку и внесение улучшений в техническое законодательство.

10. В соответствии с подходом к реализации проекта, фирмы могут привлекать неключевых международных и местных членов команды на основе своей оценки потребности.

D. РЕЗУЛЬТАТЫ

1. Консультанты будут отвечать за представление нескольких результатов, перечисленных ниже.

2. **Начальный отчет.** Начальный отчет будет подготовлен в течение 2 месяцев с момента начала действия контракта. В этом отчете будет описан подход, который будет использоваться консультантом при оказании услуг, необходимые ресурсы и окончательный график реализации, определены ключевые стороны, которые будут участвовать в проекте, и роли, которые ожидаются от каждой стороны. Отчет должен охватывать обзор достижений фазы I, например, обзор существующей правовой ситуации и анализ пробелов, обзор внедрения ПАБДД и процедуры аудита безопасности дорожного движения, обзор эффективности ПАБДД, Департамента управления дорожными активами и РСС (при необходимости), обзор исследований КГТУ и подготовку рекомендаций по улучшению.

3. **Ежегодные отчеты о ходе работы и наращивании потенциала.** Отчеты о ходе работы и наращивании потенциала должны включать информацию о достижениях по каждой выполненной задаче и мероприятиях, запланированных на предстоящий период. Любые риски для проекта должны быть задокументированы и отражены в отчете вместе с приемлемыми или предлагаемыми мерами по их устранению. Нарашивание потенциала будет осуществляться на протяжении всего срока выполнения задания. В части, посвященной наращиванию потенциала, должны быть перечислены все мероприятия по наращиванию потенциала и обучению, а также участники этих мероприятий. В ней должен быть описан прогресс, достигнутый в реализации плана наращивания потенциала, представленного в рамках отчета о начале работ. Кроме того, отчеты должны охватывать концепцию и результаты межведомственного сотрудничества, определенные заинтересованные стороны, обзор передовой международной практики, концепцию и структуру сотрудничества, обязанности и рабочие процедуры. Вместе с отчетами о ходе работ и наращивании потенциала должны быть предоставлены все учебные материалы.

4. **Отчет «Методология аудита безопасности дорожного движения в туннелях» и «Методология аудита безопасности дорожного движения на мостах».** Отчет должен охватывать анализ текущего состояния, обзор передовой международной практики, сбор необходимых данных, правовой обзор, разработанные методологии, контрольные списки и т. д. К отчету должны быть приложены проекты и окончательные версии утвержденных методологий. Кроме того, отчет должен включать результаты не менее 3 проведенных аудитов туннелей.

5. **Письменные комментарии к отчету по аудиту безопасности дорожного движения.** Отчет должен содержать выявленные сильные и слабые стороны проведенных аудитов, наиболее часто выявляемые проблемы проектирования и рекомендации по их устранению. Кроме того, отчет должен охватывать операционные процессы и обзор РАБДД и сопровождаться обновленными (при необходимости) стандартными операционными процедурами и РАБДД.

6. **Отчет по техническому и правовому анализу пробелов и рекомендациям.** Отчет должен охватывать анализ пробелов, описание выявленных недостатков, проекты согласованных технических или правовых документов, связанных с безопасностью дорожного движения (как минимум 1 проект новых или усовершенствованных технических документов) и т. д. Отчет должен содержать описание процесса поддержки утверждения обновленного СНиП КР 32-01:2004 «Проектирование автомобильных дорог». Кроме того, отчет должен содержать оценку текущей ситуации и рекомендации по дальнейшему внедрению «Технических примечаний» и «Процедуры

исключений из проекта». Кроме того, отчет должен содержать анализ того, как результаты, достигнутые в рамках проекта, финансируемого фондами ООН, могут быть интегрированы/объединены в существующую техническую и нормативную базу данных, и, если будут выявлены возможности для объединения, проект объединенного документа.

7. Отчет «Методология оценки стоимости жизни и травм» и «Методология ранжирования и приоритезации мер по обеспечению безопасности дорожного движения». Отчет должен содержать анализ текущей ситуации, обзор передовой международной практики, статистический анализ, сбор необходимых данных, разработанные формулы, правовой обзор. К отчету должны быть приложены проекты (и утвержденные) обеих методологий и рассчитанные стоимость жизни и травм на 2027 год.

8. Отчет о результатах аудита (оценки) участков дорог. Отчет должен содержать информацию о методологии выбора участков дорог, рейтинговом списке, оценке не менее 500 км проаудированных участков, включая мосты, результатах оценки безопасности дорог () и обновленном каталоге недорогих мер противодействия, а также о реализации предложений по недорогим мерам противодействия на выбранных участках дорог. Отчет должен включать описание оцениваемой дорожной сети, методологию оценки, руководство по проведению оценок, результаты оценок с рекомендуемыми мерами противодействия и инвестиционные предложения. **Отчеты о завершении** оценки безопасности дорожного движения на основной дорожной сети. Включать оцениваемую сеть, методологию оценки, руководство по проведению оценок, результаты оценок с рекомендуемыми мерами противодействия и инвестиционные предложения.

9. Ежегодные отчеты по выявлению, ранжированию и рекомендациям по «черным пятнам». Отчеты должны охватывать выявленные и ранжированные «черные пятна» в соответствии с утвержденной методологией за 2026, 2027 и 2028 годы. Кроме того, отчет должен включать результаты посещения объектов и рекомендации по низкозатратным мерам по улучшению не менее 10 % ежегодно выявляемых «черных пятен». Если это будет сочтено необходимым, отчет должен включать обновленный проект и утвержденные версии «Методологии выявления и ранжирования черных точек».

10. Отчет о массовой кампании. Отчет должен быть сосредоточен на мерах по улучшению инфраструктуры, основанных на соотношении затрат и эффективности (т. е. меры по снижению скорости или установка ограждений в более чем 100 местах), а также на рисках и причинах выявленных ДТП. Он должен включать затраты, местоположения, меры по улучшению инфраструктуры и любые дополнительные элементы кампании (т. е. кампания по обеспечению соблюдения правил), и т. д.

11. Отчет об оценке инновационных инструментов и рекомендациях. Отчет должен охватывать анализ существующих потребностей и уже используемых инструментов, возможности интеграции с другими системами/базами данных, рекомендации по улучшению существующих инструментов или внедрению новых инструментов, а также предоставление поддержки для их реализации. Этот отчет должен включать рекомендации по интеграции с RAMS, а также рекомендации по функциям безопасности, которые должны быть собраны в RAMS (ширина полосы движения, наличие обочин, ограничения скорости, кривизна, расположение ограждений). Рекомендации должны включать информацию о том, как анализ затрат и выгод может быть интегрирован в RAMS, чтобы помочь в определении приоритетов инвестиций и ресурсов. iRAP и база данных ДТП входят в число систем, связанных с безопасностью дорожного движения, которые должны быть способны взаимодействовать с RAMS и ITS.

12. Пилотный проект Барскоон-Каракол и методология оценки эффективности мер по обеспечению безопасности дорожного движения. Отчет должен содержать подробный обзор проекта, анализ подготовленных аудитов безопасности дорожного движения (2023 и 2025), выбор наиболее эффективных мелких мер и проект оценки эффективности мер по обеспечению безопасности дорожного движения. Включить предложение по демонстрации внедрения мер безопасности и процесс мониторинга и оценки для количественной оценки преимуществ пилотных мероприятий. Отчет должен включать проект методологии оценки эффективности мер по обеспечению безопасности дорожного движения.

13. Отчет об улучшении исследований КГТУ. Отчет должен охватывать исследования, связанные с темой безопасности дорожного движения, оценку, выявленные недостатки и предлагаемые подробные улучшения исследований и исследовательских программ. Отчет должен охватывать анализ возможностей создания лаборатории по безопасности дорожного движения, необходимых ресурсов, оборудования и т. д.

14. Программа обучения женщин по вопросам безопасности дорожного движения. Программы обучения должны быть направлены на повышение уровня подготовки женщин в области инженерных решений по обеспечению безопасности дорожного движения и их вовлечение в эту деятельность в целях содействия реализации Плана действий по гендерным вопросам. Необходимо включить в программу описание курса, сессий и мероприятий.

15. Проект окончательного и окончательного отчетов. Отчеты должны включать обзор всех проведенных мероприятий, извлеченные уроки и рекомендации на будущее.

16. Все отчеты, результаты и материалы семинаров, за исключением тех, которые предоставляются исключительно АБР, должны быть представлены на кыргызском, русском и английском языках. Любые отчеты, предназначенные исключительно для АБР, должны быть представлены на английском языке.

E. СРОК РЕАЛИЗАЦИИ

1. Ожидается, что работа над заданием начнется в первом квартале 2026 года и будет осуществляться с перерывами до четвертого квартала 2028 года.

ID	Deliverable	Tentative timeline																																			
		2026												2027												2028											
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9						
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30						
1	Inception Report																																				
2	Yearly Progress and Capacity Building Reports.																																				
3	"Tunnel Traffic Safety Audit Methodology" and "Bridge Traffic Safety Audit Methodology" Report.																																				
4	Written Feedback on Road Safety Audits Report.																																				
5	Technical and Legal GAP Analysis and Recommendations Report.																																				
6	"The Life and Injury Cost Evaluation Methodology" and "Ranking and Prioritization of Road Safety Measures Implementation Methodology" Report.																																				
7	Roads Sections' Audits [Assessments] Results Report.																																				
8	Yearly "Black Spots" Identification, Ranking and Recommendations Reports.																																				
9	Mass Action Campaign Report.																																				
10	Innovative Tools Assessment and Recommendations Report.																																				
11	Barskoon-Karakol piloting and Methodology of evaluation of the road safety																																				
12	KSTU Studies Improvement Report.																																				
13	Training Program for Woman's in Road Safety.																																				
14	Draft Final Report.																																				
15	Final Report.																																				

F. НАБОР КОНСУЛЬТАНТОВ

1. МТК выберет международную компанию, связанную с местной компанией, в соответствии с Политикой закупок АБР и Правилами закупок для заемщиков АБР (2017) на основе метода отбора по качеству и стоимости (QCBS) с использованием соотношения качество-стоимость 90:10 и полного технического предложения (FTP). Все международные и национальные эксперты будут проходить оценку.

G. ПОДДЕРЖКА СО СТОРОНЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА

1. МТК назначит сотрудника для оказания помощи консультантам в выполнении их услуг и координации с кыргызскими агентствами, а также предоставит консультантам данные и информацию по запросу.

Консультант должен обеспечить свою команду хорошо оборудованным офисом и необходимыми ресурсами. Это является основой для успешного предоставления консультационных услуг.