

## Краткое изложение итогов заседания

### 22-е заседание Координационного комитета транспортного сектора ЦАРЭС

16-17 июня 2025 г., Бишкек, Кыргызская Республика

#### Введение

1. Координационный комитет транспортного сектора (ККТС) Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) провел свое 22-е заседание 16-17 июня 2025 года в Бишкеке (Кыргызская Республика). В заседании приняли участие делегаты из десяти стран-членов (СЧ) ЦАРЭС и партнеров по развитию ЦАРЭС, включая Азиатский банк развития (АБР), Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ), Институт ЦАРЭС (ИЦ), Евразийский фонд стабилизации и развития (ЕФСР), Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), Германскую корпорацию по международному сотрудничеству (GIZ), Международный союз автомобильного транспорта (IRU), Японское агентство международного сотрудничества (JICA), Корейское агентство международного сотрудничества (KOICA), Европейскую экономическую комиссию ООН (ЕЭК ООН), Экономическую и социальную комиссию ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН) и Всемирный банк (ВБ). Заседание проходило под председательством и по приглашению Кыргызской Республики в ее роли председателя программы ЦАРЭС в 2025 году.

#### Задачи и обсуждения

2. Заседание ККТС было созвано для обсуждения предварительных итогов и проекта рекомендаций Среднесрочного обзора Транспортной стратегии ЦАРЭС 2030 (ССО ТСЦ 2030) и подведения итогов достижений, наряду с текущими и запланированными транспортными инициативами, в рамках пяти основных компонентов ТСЦ 2030.

3. Представители стран-членов (СЧ) ЦАРЭС представили обновленную информацию о ходе реализации своих соответствующих приоритетных программ в области транспорта, ключевых действиях и потребностях в финансовой и технической помощи со стороны международного сообщества развития. Партнеры по развитию (ПР) также поделились прогрессом по своим транспортным инициативам в регионе ЦАРЭС.

4. **Среднесрочный обзор Транспортной стратегии ЦАРЭС 2030.** Одна из ключевых рекомендаций Среднесрочного обзора (ССО) ЦАРЭС 2030, которая была одобрена на 23-й Министерской конференции ЦАРЭС, заключалась в пересмотре секторальных стратегий ЦАРЭС и их перекалибровке, по необходимости, для обеспечения того, чтобы они оставались согласованными с общей региональной стратегией. Был проведен среднесрочный анализ ТСЦ 2030, и проект среднесрочного отчета ТСЦ был представлен участникам заседания ККТС до начала заседания. Основные выводы и рекомендации были представлены и обсуждены в ходе заседания.

5. В отчете по ССО ТСЦ 2030 указано, что ТСЦ 2030 сохраняет актуальность и успешно выполняет свои задачи по улучшению связанности и устойчивости между СЧ ЦАРЭС, но нуждается в обновлении, чтобы отразить возникающие тенденции и новые приоритеты (например, климатические риски, цифровые технологии, географическая динамика).

Рекомендации ССО включают (i) усиление эффективности трансграничных перевозок и коридоров, (ii) продвижение диверсификации видов транспорта и умной мобильности, (iii) расширение масштабов зеленого, устойчивого, инклюзивного и цифрового транспорта, и (iv) усиление институционального сотрудничества и планирования.

6. При проведении ССО был использован разнообразный спектр точек зрения, полученных в ходе консультаций с СЧ ЦАРЭС, ИЦ и ПР. Он проводился параллельно и в связке с ССО Интегрированной программы ЦАРЭС в области торговли ЦАРЭС до 2030 года (ИПТЦ 2030) и ССО Цифровой стратегии ЦАРЭС. Предварительные результаты ССО ТСЦ 2030 были представлены СЧ ЦАРЭС и ключевым заинтересованным сторонам на параллельном мероприятии на полях Саммита Международного транспортного форума (МТФ) 21 мая 2025 года в Лейпциге (Германия). ССО также будет представлен на Заседании высокопоставленных официальных лиц (ЗВОЛ) 18-19 июня 2025 года на Иссык-Куле (Кыргызская Республика), и будет одобрен на Министерской конференции ЦАРЭС в ноябре 2025 года.

7. В свете возобновления интереса к Коридору ЦАРЭС 2, Программа ЦАРЭС также возглавляет текущее Исследование развития Коридора ЦАРЭС 2. Исследование описывает стратегические ответы на ключевые вызовы в развитии Коридора ЦАРЭС 2, включая модернизацию автомобильной, железнодорожной и портовой инфраструктуры и повышение операционной эффективности, развитие логистических хабов, развертывание цифровых решений для оптимизации логистических операций и усиление транснациональной координации для гармонизации таможенных и трансграничных требований и процедур.

8. Потребности в развитии Коридора ЦАРЭС 2 уже определены, и некоторые из них запрограммированы на реализацию в период с 2025 по 2028 гг. Будет создана специальная рабочая группа (РГ) для оказания консультативной поддержки и руководства планированием и реализацией проектов. В состав предлагаемой РГ войдут Секретариат ЦАРЭС, ИЦ, ПР и представители частного сектора.

9. **Содействие трансграничным перевозкам.** На Заседании была представлена обновленная информация о ходе реализации текущих и запланированных проектов в рамках компонента трансграничной торговли и логистики, которые включают развитие портов и полную модернизацию пограничных пунктов пропуска (ПП) во всех транспортных системах ЦАРЭС для содействия плавному движению товаров и пассажиров через границы.

10. Несколько ПП остаются узкими местами в сети ЦАРЭС, где перегруженность и задержки обусловлены, среди прочего, проблемами координации, отсутствием совместных объектов, дублирующими трансграничными требованиями и процедурами, а также устаревшей инфраструктурой и оборудованием. В рамках усилий по улучшению работы ПП вдоль сети ЦАРЭС, Транспортный сектор ЦАРЭС планирует создать региональный финансовый механизм для модернизации ПП и развития совместных ПП.

11. В соответствии с консультативным и программным подходом, несколько проектов ПП могут быть объединены в рамках предлагаемого механизма (Модернизация границ для интеграции, логистики и развития или BUILD), что позволит еще больше гармонизировать процедуры и правила, а также обеспечить доступ к финансированию на скоординированной основе. Фонд будет сочетать различные виды финансирования, включая техническую помощь

(ТП), гранты АФР и льготные кредиты. Размер отдельных проектов оценивается в 30-50 млн долларов США, а ориентировочная общая сумма составит 300-400 млн долларов США. На заседании ККТС были приветствованы предложения по потенциальным проектам. В ходе обсуждений Всемирный банк выразил готовность обсудить предложенный механизм финансирования BUILD, когда он станет доступен.

12. Географический охват Инструмента измерения и мониторинга эффективности коридоров (ИМЭК) также расширяется и включает Восточную Азию – Центральную Азию, Южную Азию – Центральную Азию, Евразийский континент и Транс-Монголию. Инструмент ИМЭК отслеживает эффективность коридоров ЦАРЭС с точки зрения скорости и трансграничных затрат и помогает направлять разработку и оценивать воздействие мер по сокращению времени и затрат на пересечение границ. В дополнение к данным ИМЭК также были проведены и завершены в 2024 году обследования ПП, сосредоточенные на отдельных ПП с интенсивными транспортными потоками вдоль коридоров ЦАРЭС. Эти обследования позволили собрать более глубокие данные о качественных аспектах ПП, включая процедуры и документацию.

13. В то же время, одной из ключевых рекомендаций ССО ТСЦ 2030 является расширение роли ИЦ в области транспортного планирования, включая консультирование по вопросам проводимой политики, укрепление потенциала, а также привлечение частного сектора для продвижения инноваций и транспортных решений. Таким образом, Институт ЦАРЭС теперь руководит подготовкой Годового отчета ИМЭК (начиная с 2023 года), а также аналитических записок (кратких документов по вопросам политики), в которых используются результаты ИМЭК. ИЦ также станет смотрителем предложенной региональной транспортной модели для мониторинга грузовых потоков и развития коридоров в ЦАРЭС. Кроме того, ИЦ возглавит разработку платформы данных и информации для региона ЦАРЭС, а также подготовку ежегодных профилей транспортного сектора и флагманских отчетов с использованием данных ИМЭК и Азиатской транспортной обсерватории.

14. Что касается организации контейнерных перевозок, в ходе Заседания Институт ЦАРЭС представил основные выводы из исследования по контейнеризации, проведенного под руководством ИЦ. Основные выводы отчета свидетельствуют о том, что контейнерные грузоперевозки быстро набирают обороты в Центральной Азии, однако сохраняются препятствующие мультимодальным перевозкам ограничения в морских портах, ПП и на внутренних объектах, удаленных от моря или границ.

15. Исследование показывает, что контейнерные грузоперевозки в регионе ЦАРЭС в значительной степени определяются объемом транзита из КНР. По прогнозам, к 2030 году контейнерные грузоперевозки между КНР и Европой достигнут пяти миллионов ДФЭ (стандартная единица, равная 20-футовому контейнеру; базовый показатель). Среди 10 стран ЦАРЭС (за исключением Афганистана), наиболее высокий уровень контейнеризации (57%) демонстрирует Пакистан, за которым следуют КНР (19%) и Грузия (13%). Таджикистан и Туркменистан имеют самый низкий уровень контейнеризации – менее 1%.

16. **Дороги, управление дорожными активами и безопасность дорожного движения.** В рамках компонента «Управление дорожными активами» (УДА) Транспортный сектор ЦАРЭС поощряет внедрение системы управления дорожными активами (СУДА) для поддержки более

эффективного управления дорожными сетями в регионе. Несмотря на то, что СУДА была опробована во всех СЧ, для ее полной интеграции, по-видимому, требуется время. Чтобы достичь этой вехи, постоянное внимание к СУДА будет оставаться приоритетом Транспортного сектора ЦАРЭС, наряду с постоянным наращиванием потенциала и поддержкой политики для лучшего управления автомобильными дорогами.

17. В рамках компонента безопасности дорожного движения было завершено составление нескольких информационных продуктов и мероприятий по продвижению безопасности дорожного движения в регионе, включая отчеты отдельных стран по анализу данных о дорожно-транспортных происшествиях и рекомендациям. Будущие инициативы в рамках этого направления включают (i) продолжение поддержки обмена знаниями и реализации программ по безопасности дорожного движения, (ii) разработку многосекторальных национальных планов по безопасности дорожного движения; (iii) перевод систем данных о дорожно-транспортных происшествиях в цифровой формат и использование искусственного интеллекта (ИИ) для анализа и принятия решений, (iv) укрепление цифровых механизмов правоприменения для улучшения соблюдения правил и результатов в области безопасности; и (v) содействие межведомственной координации для устранения институциональных пробелов.

18. Для усиления структуры ККТС предлагается создать специальную рабочую группу (РГ) по автомобильным дорогам для надзора за инициативами ЦАРЭС, связанными с содержанием и устойчивостью автомобильных дорог, СУДА и результатами безопасности дорожного движения. В состав РГ по автомобильным дорогам войдут два координатора по транспорту от каждой СЧ ЦАРЭС (по крайней мере, один на уровне генерального директора или выше от Министерства транспорта или эквивалентного ведомства, и один – от других национальных ведомств, отвечающих за автомобильные дороги, УДА или безопасность дорожного движения). Партнерами РГ по автомобильным дорогам будут ИЦ, Международный транспортный форум, МБР и представители частного сектора.

19. В качестве Секретариата РГ по автомобильным дорогам, АБР будет координировать, организовывать и контролировать деятельность Рабочей группы. Секретариат будет принимать кандидатуры транспортных координаторов РГ по автомобильным дорогам до сентября 2025 года. Первое заседание РГ по автомобильным дорогам предварительно запланировано на четвертый квартал 2025 года.

20. Кыргызская Республика также представила изменения в области безопасности дорожного движения и управления активами в стране, включая создание подразделения по аудиту безопасности дорожного движения, внедрение процедур аудита безопасности дорожного движения, обучение и сертификацию аудиторов безопасности дорожного движения, обновление учебных программ Кыргызского государственного технического университета с включением лекций по безопасности дорожного движения, содействие применению анализа участков концентрации дорожно-транспортных происшествий («черных точек»), инициативы по развитию потенциала и институциональные реформы для поддержки внедрения СУДА и т.д.

21. **Новые направления (НН).** Чтобы повысить конкурентоспособность транспортных сетей ЦАРЭС, Транспортный сектор ЦАРЭС будет принимать предупредительные меры, чтобы

оставаться в курсе развивающихся тенденций и инновационных подходов к перевозкам. В этом направлении, команда по НН будет тесно сотрудничать с РГ по автомобильным дорогам и Командой по умной мобильности для интеграции решений в области цифровизации, искусственного интеллекта и декарбонизации в планирование и работу транспорта во всех транспортных системах ЦАРЭС.

22. В настоящее время команда по НН разрабатывает исследование «Ценообразование на выбросы углерода в транспортной сфере» в рамках своих текущей работы. Это исследование направлено на выявление тенденций и передового практического опыта в области ценообразования на выбросы углерода в сфере перевозок, а также путей реализации для СЧ ЦАРЭС. Инструментарий «Зеленые дороги», в котором собраны практические методы и мероприятия по «зеленым дорогам», которые могут быть применены к управлению дорогами, планированию, проектированию, строительству и управлению дорожными активами, также находится в процессе разработки и будет представлен СЧ ЦАРЭС для поддержки перехода от обычных дорог к «зеленым дорогам» и содействия продвижению инклюзивной, климатоустойчивой, низкоуглеродной и устойчивой инфраструктуры и услуг по всей сети дорог ЦАРЭС.

23. Оценка зрелости зеленых дорог будет развернута в Таджикистане на пилотной основе перед расширенной реализацией в других СЧ ЦАРЭС. Инструментарий переводится на веб-платформу, чтобы расширить доступ к нему и стимулировать его более широкое использование среди СЧ.

24. Другие направления деятельности в портфеле готовящихся НН включают разработку инструментария по цифровизации для устойчивого управления коридорами, дорожной карты по внедрению ИИ для транспортного сектора ЦАРЭС, а также дорожных карт по декарбонизации и цифровизации для каждой страны ЦАРЭС. Транспортный сектор ЦАРЭС также будет поддерживать соответствующие инициативы по продвижению (i) интеграции транспорта и энергетики, (ii) транспортных систем на базе ИИ и (iii) новых технологий связанности и автоматизации.

25. **Железные дороги, логистика и авиация.** Компонент «Железные дороги» предоставляет СЧ ЦАРЭС поддержку в части подготовки предварительных технико-экономических обоснований и информационную поддержку в рамках ТП 9641: «*Развитие железнодорожного сектора в странах Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества*». Достижение результатов в рамках ТП большей частью завершено или идет по графику.

26. Мероприятия, которые были поддержаны в рамках ТП, включают оценку железнодорожного сектора для каждой СЧ ЦАРЭС, разработку и использование Региональной транспортной модели ЦАРЭС, проекты по развитию знаний и потенциала (РЗП) и предварительные технико-экономические исследования (например, исследование движения на предлагаемой железной дороге КНР-Кыргызстан-Узбекистан, организация маршрутного сообщения для железнодорожных контейнерных перевозок по маршруту Ташкент-Туркменбаши и т.д.).

27. После завершения предварительного технико-экономического обоснования маршрутное сообщение для железнодорожных контейнерных перевозок по маршруту Ташкент-Туркменбаши будет опробовано в пилотном режиме на протяжении 6-12 месяцев – с одним рейсом в неделю в каждом направлении на начальном этапе. Пилотный проект внедрит эту модель сообщения на рынок грузовых перевозок и определит основные элементы сообщения, включая технические и эксплуатационные стандарты, механизмы координации, маркетинговые и ценовые стратегии и т.д. После успешного завершения пилотного проекта модель маршрутного сообщения для контейнерных перевозок будет внедряться более широко – в соответствии со спросом.

28. Проект ТА 9641 также поддерживал подготовку предварительного технико-экономического обоснования пакистанского железнодорожно-портового сообщения. В исследовании рассматривался потенциал перевода портовых перевозок на железную дорогу, что может помочь сократить время и стоимость транспортировки грузов, а также уменьшить углеродный след от перевозок в стране. На заседании были представлены требования к уровню капитала и соответствующие прогнозы по километражу железнодорожного сообщения, объемам перевозок в ДФЭ и тонно-километрах в год в различных сценариях рекомендаций, а также мероприятия, запланированные на следующий этап (например, помощь во внедрении программного обеспечения для планирования расписания движения поездов, повышение стандартов безопасности и т.д.).

29. В презентации по железнодорожному компоненту также обсуждались некоторые из недавних глобальных вызовов (например, таких как пандемия COVID-19, геополитические разногласия, изменение климата и т.д.), и то, как такие вызовы могут быть преобразованы в возможности при стратегическом реагировании (например, возобновление интереса к развитию Среднего коридора было отчасти обусловлено недавними геополитическими трениями). В этом направлении Транспортный сектор ЦАРЭС продолжит оказывать СЧ ЦАРЭС предварительную технико-экономическую и информационную поддержку в формулировании и реализации действий по смягчению последствий и/или трансформации для реагирования на эти вызовы.

30. **Авиация.** Презентация по авиации осветила рыночные тенденции в авиационном секторе ЦАРЭС. Согласно последним данным, летом 2025 года количество мест на международных рейсах ЦАРЭС (за исключением КНР) выросло на 11% по сравнению с глобальным ростом на 6%. На Пакистан приходится примерно четверть международного пассажиропотока ЦАРЭС в 2025 году (27%); за ним следуют Узбекистан (17%) и Грузия (14%). Связанность внутри самого региона ЦАРЭС также улучшилась, хотя на нее приходится лишь небольшая доля общего рынка (7%).

31. Страны ЦАРЭС являются самым быстрорастущим рынком авиaperевозок в мире, и быстрый рост воздушного сообщения повышает нагрузку на работу аэропортов и инфраструктуру ЦАРЭС. На этом фоне АБР выступил инициатором ряда инициатив по поддержке улучшений в авиационном секторе ЦАРЭС. К ним относятся подготовка исследования по оценке аэропортового сектора для Грузии, обзор тарифной политики аэропортов и механизмов финансирования для небольших аэропортов в Казахстане, а также исследование по изучению целесообразности ГЧП для аэропортов в Бишкеке и Астане. Среди

аналогичных инициатив, находящихся в процессе реализации, можно отметить технико-экономическое обоснование строительства нового международного аэропорта за пределами Тбилиси, а также оценку состояния цифровизации аэропортов в Таджикистане и Узбекистане.

**32. Умная мобильность.** В ССО ТСЦ 2030 умная мобильность определена в качестве нового транспортного компонента, который будет поддерживать более широкое использование решений умной мобильности (например, интеллектуальных транспортных систем, цифровизации, транспортных средств с низким уровнем выбросов, общественного транспорта и совместной мобильности, велосипедного и пешеходного движения, управления транспортным спросом и интегрированного городского планирования), чтобы помочь повысить общую эффективность коридоров ЦАРЭС.

33. Для продвижения интеллектуальных транспортных систем, цифровизации транспорта, мобильности с использованием электрических транспортных средств и комплексного развития общественного транспорта в ЦАРЭС будет создана специальная Рабочая группа по умной мобильности (РГУМ). В состав РГУМ войдут представители национальных и муниципальных транспортных и градостроительных ведомств из СЧ ЦАРЭС, международных организаций, АБР и Института ЦАРЭС. АБР, выступающий в качестве Секретариата, будет принимать кандидатуры координаторов РГУМ по транспорту в странах до сентября 2025 года.

34. При технической помощи со стороны АБР, РГУМ возглавит подготовку Стратегии умной мобильности ЦАРЭС, которая будет направлять развитие рациональных инициатив в области умной мобильности в СЧ ЦАРЭС с целью сокращения пробок в городских районах, продвижения видов транспорта и транспортных средств с низким уровнем выбросов, повышения безопасности и т.п. РГУМ проведет свое первое заседание в четвертом квартале 2025 года, чтобы обсудить ключевые вопросы и направления политики для разработки Стратегии ЦАРЭС по умной мобильности. Чтобы проиллюстрировать применение умных решений в транспортной сфере, делегат от КНР рассказала в своей презентации о практике КНР в области умного транспорта, статусе умного транспорта в КНР и будущих тенденциях в области транспорта.

**35. Ответ партнеров по развитию ЦАРЭС на региональные вызовы в сфере транспорта и логистики.** Партнеры по развитию ЦАРЭС (Институт ЦАРЭС, ЕБРР, ЕФСР и МТФ) поделились кратким обзором своих соответствующих завершенных и текущих транспортных инициатив в регионе ЦАРЭС, включая предоставление инфраструктурной поддержки (например, строительство или реконструкция автомобильных и железнодорожных коридоров, развитие портов и авиационной инфраструктуры), продвижение системы TIR (*Transports Internationaux Routiers*), внедрение модели ГЧП в транспортные проекты, продвижение климатоустойчивых и цифровых транспортных коридоров, а также техническую помощь для наращивания институционального потенциала и поддержки знаний для планирования транспортной политики и инвестиционных решений РСЧ ЦАРЭС.

**36. Приоритетные транспортные программы стран.** Страны ЦАРЭС представили свои соответствующие приоритетные транспортные программы, чтобы дать обзор текущих инициатив и достижений в рамках пяти стратегических компонентов Транспортной стратегии ЦАРЭС 2030. Презентации стран были разделены на три кластера: (i) Кластер 1 «Кавказ и Каспийский регион», состоящий из Грузии, Азербайджана и Туркменистана; (ii) Кластер 2

«Связанность Восточной и Центральной Азии», в который вошли Китайская Народная Республика, Монголия, Казахстан и Кыргызская Республика, и (iii) Кластер 3 «Связанность Южной и Центральной Азии», в который вошли Пакистан, Таджикистан и Узбекистан.

37. В целом, транспортные проекты и программы СЧ ЦАРЭС в значительной степени соответствуют ТСЦ 2030. СЧ ЦАРЭС активно инвестируют в модернизацию своей соответствующей автомобильной, железнодорожной и авиационной инфраструктуры, а также в развитие портов и логистических хабов. Другие ключевые инициативы включают цифровизацию транспортных и логистических систем и оптимизацию трансграничных процедур для содействия более плавному перемещению товаров через границы, приоритетный переход на зеленые и низкоуглеродные виды транспорта для продвижения устойчивого транспорта и принятие подхода «Безопасные системы» для продвижения безопасности дорожного движения. СЧ ЦАРЭС также подчеркнули важность углубления сотрудничества в области транспорта и логистики путем присоединения к международным транспортным конвенциям и участия в двусторонних и многосторонних транспортных соглашениях.

38. СЧ ЦАРЭС также определили ключевые вызовы в транспортном секторе, включая стареющую инфраструктуру, растущие объемы перевозок и ограниченность ресурсов, и рассматривают возможность более широкого внедрения цифровых решений, внедрения технического обслуживания на основе показателей эффективности (ТОЭ) и использования государственно-частных партнерств (ГЧП) для транспортных проектов с целью реагирования на эти вызовы.

39. СЧ ЦАРЭС также подняли некоторые свои проблемы, которые, как они надеются, Транспортный сектор ЦАРЭС поможет им решить посредством организации диалогов и более подробных дискуссий. К ним относятся проблемы, возникающие в ПП (например, значительные задержки и высокие тарифы), улучшение условий морских перевозок и введение в действие (подписанных) транспортных соглашений. Страны-члены также выделили огромные требования к данным в рамках предлагаемой региональной транспортной модели в целях мониторинга грузовых потоков и развития коридоров в ЦАРЭС, а также подчеркнули потребность в дополнительных обновленных данных о ПП. Они также подчеркнули необходимость проведения высококачественных исследований с акцентом на области, непосредственно касающиеся возможностей и препятствий, с которыми сталкиваются СЧ, и которые применимы и актуальны в контексте ЦАРЭС. Страны-члены также оценили важность Инструментария зеленых дорог, но хотели бы получить более подробную информацию о нем (например, как его можно использовать после утверждения проекта, поскольку, когда проект уже утвержден, изменить его дизайн может быть особенно сложно).

40. После презентаций и обсуждений участники Заседания согласовали проект рекомендаций ТСЦ 2030 и другие предложенные инициативы, включая создание специальных рабочих групп по автомобильным дорогам (управление дорожными активами, безопасность дорожного движения и т.д.) и «умной мобильности», а также создание регионального финансового механизма для модернизации ПП и развития совместных ПП. Кроме того, участники Заседания поддержали создание специальной рабочей группы по развитию Коридора 2 ЦАРЭС, которая будет курироваться Группой по региональному сотрудничеству в

Центральной и Западной Азии (CWRC) АБР. Транспортный сектор ЦАРЭС будет уделять приоритетное внимание реализации рекомендаций ССО ТСЦ 2030. Транспортный сектор также инициирует отдельные диалоги для обсуждения проблем, поднятых в ходе Заседания.

41. Темы, обсуждавшиеся в ходе заседания, и планы работы транспортного сектора ЦАРЭС будут переданы на ЗВОЛ ЦАРЭС 18-19 июня 2025 года для рассмотрения и одобрения. Обсуждение завершилось единогласной поддержкой участниками предложенных мероприятий и инициатив.

42. Участники выразили удовлетворение консенсусом, достигнутым по итогам заседания ККТС. Участники поблагодарили Правительство Кыргызской Республики за председательство и проведение Заседания. Делегаты также поздравили Секретариат транспортного сектора ЦАРЭС и партнеров по развитию ЦАРЭС за организацию и успешное завершение Заседания.