



**ТРАНСПОРТНЫЙ СЕКТОР ЦАРЭС**  
**ОТЧЕТ О ПРОДЕЛАННОЙ РАБОТЕ И ПЛАН МЕРОПРИЯТИЙ**  
**АПРЕЛЬ 2024 - МАЙ 2025**

**СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ**

Заседание высокопоставленных официальных лиц  
Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества  
18-19 июня 2025 г., Иссык-Куль, Кыргызская Республика

## I. Краткое содержание

Транспортная стратегия ЦАРЭС 2030 (ТСЦ 2030)<sup>1</sup>, которая была принята в 2019 году, пересматривается на основе Среднесрочного обзора (ССО) Стратегии ЦАРЭС 2030, которая была одобрена на Министерской конференции в 2024 году. В рамках среднесрочного обзора будет рассмотрен прогресс, достигнутый в реализации стратегии с момента ее принятия в 2019 году. В ходе текущего обзора стратегия будет также доработана с учетом выявленных областей, требующих улучшения, и в нее будут включены инновационные технологии и новые приоритеты АБР, включая устойчивость, безопасность, управление активами, цифровизацию, железные дороги и логистику, мультимодальные перевозки и умную мобильность (городские транспортные системы и сельские транспортные услуги). ССО ТСЦ 2030 также будет представлен на Заседании высокопоставленных официальных лиц (ЗВОЛ) ЦАРЭС 18 июня 2025 года.

За текущий период рабочего плана Транспортный сектор ЦАРЭС также завершил работу над шестой и седьмой частями серии Руководств ЦАРЭС по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения (RSE) (а именно: Руководство RSE: Выявление, исследование и устранение аварийно-опасных участков<sup>2</sup> и Руководство RSE: Зачем и как управлять скоростью,<sup>3</sup> соответственно). Оба руководства, наряду с недавно завершенным Руководством ЦАРЭС по расследованию дорожно-транспортных происшествий,<sup>4</sup> призваны способствовать развитию культуры безопасности дорожного движения среди стран ЦАРЭС и поощрять принятие ими подхода «Безопасная система». Кроме того, Транспортный сектор ЦАРЭС провел 3-дневный учебный курс «Анализ и отчетность по данным дорожно-транспортных происшествий: Совершенствование управления данными о дорожно-транспортных происшествиях для стран ЦАРЭС, а также в сотрудничестве с APRSO организовал серию вебинаров по программе наращивания потенциала в области безопасности дорожного движения.

Транспортный сектор ЦАРЭС также возглавляет разработку исследования «Взаимодействие между климатом и мерами безопасности дорожного движения в регионе ЦАРЭС», исследования рынка торговли квотами на выбросы углерода для транспортного сектора ЦАРЭС и базового исследования транспортных средств ЦАРЭС, чтобы поддержать усилия стран ЦАРЭС по декарбонизации и помочь им выполнить свои обязательства по климату в рамках Парижского соглашения. Все эти исследования, которые находятся в процессе и которые планируется завершить в течение 2025 года, направлены на изучение способов стимулирования инвестиций в зеленые технологии и на содействие странам ЦАРЭС в интеграции климатической перспективы в их программу устойчивого и жизнеспособного транспорта.

Что касается институциональных реформ и реформ проводимой политики, Транспортный сектор ЦАРЭС инициировал разработку проекта правил проведения аудитов безопасности дорожного движения для Монголии, а также отчета об организационной реструктуризации Министерства дорог и транспорта Монголии (MRT). Предполагается, что обе инициативы помогут повысить прозрачность и эффективность реализации дорожных проектов и аудитов безопасности дорожного движения в Монголии.

---

<sup>1</sup> АБР. 2020. Транспортная стратегия ЦАРЭС 2030. Манила.

<sup>2</sup> АБР. 2024. Руководство ЦАРЭС по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения №6: Выявление, исследование и устранение аварийно-опасных участков. Манила.

<sup>3</sup> АБР. 2024. Руководство ЦАРЭС по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения №7: Зачем и как управлять скоростью. Манила.

<sup>4</sup> АБР. 2025. Руководство ЦАРЭС по расследованию дорожно-транспортных происшествий. Манила.

Чтобы построить более устойчивые торговые, логистические и транспортные системы в долгосрочной перспективе, Транспортный сектор ЦАРЭС также поддерживает инициативы по рассмотрению и изучению потенциала развития Коридора 2 ЦАРЭС (т.е. Среднего коридора) в качестве более безопасной альтернативы маршрутам, подверженным геополитическим разломам, наряду с потребностями в ресурсах для поддержки инвестиций в материально-техническую инфраструктуру и повышения операционной эффективности Коридора.

Для поддержки железнодорожного сообщения в регионе ЦАРЭС Транспортный сектор ЦАРЭС также предоставляет знания и оказывает консультационную поддержку странам ЦАРЭС в рамках Технической помощи (ТП) 9641-REG: Развитие железнодорожного сектора в странах Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества.<sup>5</sup> Деятельность в рамках ТП 9641 включает в себя управленческую и консультационную поддержку железных дорог Кыргызстана и Таджикистана, предварительные технико-экономические исследования по (i) маршрутным поездкам и паромному сообщению между Узбекистаном и портом Туркменбаши, (ii) Северо-западному международному грузовому коридору Узбекистана и (iii) исследованию железнодорожного сообщения с портом для Пакистана, наряду с Исследованием вариантов финансирования подвижного состава в регионе ЦАРЭС. Члены Рабочей группы по железным дорогам (РГЖД), состоящей из делегатов стран ЦАРЭС, собрались на свое восьмое заседание в мае 2024 года и вновь соберутся в июне 2025 года на свое девятое заседание, чтобы ознакомиться с прогрессом, достигнутым в реализации мероприятий ТП, и определить приоритеты на следующий период рабочего плана.

Чтобы способствовать быстрому и беспрепятственному перемещению товаров через границы, Транспортный сектор ЦАРЭС также поддерживает улучшение трансграничной инфраструктуры и усиление потенциала агентств по эксплуатации пунктов пропуска на границах посредством различных проектов и мероприятий ТП. В соответствии с этим, в рамках проектов ЦАРЭС «Региональное улучшение пограничных служб» (РУПС) оказывается поддержка полной модернизации пунктов пропуска Торхам, Чаман (Пакистан, граница с Афганистаном) и пунктов пропуска Ак-Тилек, Каркыра, Кичи-Капка (Кыргызская Республика, граница с Казахстаном). Аналогичные инициативы включают текущее развитие ПП Хавирга (Монголия, граница с КНР) и портов Эренхот и Мандула (КНР, граница с Монголией), запланированную полную модернизацию ПП Ак-Тилек, Каркыра, Кичи-Капка (Кыргызская Республика, граница с Казахстаном), а также предлагаемую модернизацию ПП Булган и Цагааннуур (граница с КНР и Россией).

В рамках подкомпонента «Авиация» Транспортный сектор ЦАРЭС поддержал разработку Отчета о грузовых авиаперевозках,<sup>6</sup> в котором рассматривается рынок грузовых авиаперевозок в регионе ЦАРЭС и дается глубокий анализ ограничений и возможностей для дальнейшего роста рынка. В отчете также подчеркивается важность более широкого участия частного сектора на рынке грузовых авиаперевозок, особенно в контексте развития инфраструктуры.

## II. Основные события и результаты

Данный отчет охватывает прогресс, достигнутый странами-членами ЦАРЭС в апреле 2024 – мае 2025 гг. в рамках ТСЦ 2030. Он охватывает прогресс, достигнутый в реализации

---

<sup>5</sup> АБР. 2018. Развитие железнодорожного сектора в странах Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества. Манила. <https://www.adb.org/projects/52137-001/main>

<sup>6</sup> АБР. 2024. Отчет о воздушных перевозках ЦАРЭС. Манила.

мероприятий и продуктов знаний по пяти секторным компонентам. В ТСЦ 2030 используется несколько показателей эффективности для информирования стран об их прогрессе по ключевым транспортным компонентам (Таблица 1). Мероприятия, проведенные за этот период, кратко описаны в Таблице 2.

**Таблица 1: Индикаторы уровня результата для Транспортного сектора ЦАРЭС**

Комп.	Название	Результаты	Показатели (источники или отчеты)
1	<b>Содействие трансграничным перевозкам и логистике</b>	Повышение эффективности пограничных пунктов пропуска (ПП), таможенного оформления, иммиграционных процедур и трансграничной логистики.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Средняя скорость движения по коридорам, скорость с задержками (ССЗ)</li> <li>• Время и затраты на прохождение пункта пропуска в разбивке по коридорам, странам и ПП</li> <li>• Индекс восприятия логистики (LPI)</li> </ul>
2	<b>Автомобильные дороги и управление дорожными активами</b>	Совершенствование модели зрелости управления дорожными активами ЦАРЭС*	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2019 год (предварительно): Сети национальных автомагистралей всех стран, кроме Пакистана (уровень 3), находятся на уровне 1 (Отчет о проделанной работе в транспортном секторе ЦАРЭС)</li> <li>• Средняя скорость движения без задержек (СБЗ), по коридорам (ИМЭК ЦАРЭС)</li> <li>• Восприятие качества автомобильных дорог в отдельных странах улучшилось (Индекс глобальной конкурентоспособности Всемирного экономического форума)</li> </ul>
3	<b>Безопасность дорожного движения</b>	Сокращение количества смертельных случаев в результате дорожно-транспортных происшествий на международных автомобильных коридорах ЦАРЭС	<ul style="list-style-type: none"> <li>• К 2030 году: снижение на 50% по сравнению с показателем 2010 года (82 000 смертельных случаев).</li> </ul>
4	<b>Железные дороги</b>	Повышение уровня обслуживания и	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Средняя коммерческая скорость движения по</li> </ul>

		эффективности работы железных дорог	коридорам ЦАРЭС, ССЗ и СБЗ согласно ИМЭК <ul style="list-style-type: none"> <li>• Восприятие качества железных дорог в отдельных странах улучшилось (Индекс глобальной конкурентоспособности железных дорог Всемирного экономического форума)</li> </ul>
5	<b>Авиация</b>	Создание более открытого рынка авиаперевозок, способствующего расширению обмена и торговли	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Количество пар стран ЦАРЭС, достигших неограниченных прав третьей и четвертой свободы</li> <li>• Количество стран ЦАРЭС, внедривших безбумажные системы электронной грузоперевозки для авиации</li> <li>• Количество стран с системами электронных виз</li> </ul>

\* Модель зрелости RAMS (Фаза 1 – RAMS на этапе строительства; Фаза 2 – RAMS обеспечивает полную оценку инвентаризации, хотя такая инвентаризация может быть фиксированной по состоянию на конкретный момент времени, обновляться нерегулярно и не использоваться в полном объеме для принятия решений и финансового планирования; Фаза 3 – постоянный (периодический) мониторинг инвентаризации дорожных активов, хорошие модели затрат, учет и планирование затрат/управления, принятие решений и финансовое планирование на основе всех известных факторов и четких целевых показателей).

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

Источник: ТСЦ 2030.

**Таблица 2. Проведенные семинары, учебные программы и продукты знаний (апрель 2024 г. – май 2025 г.)**

Название публикации / мероприятия	Сроки
<b>Транспортный сектор в целом</b>	
21-е Заседание Координационного комитета транспортного сектора	22-23 апреля 2024 г.
Страновые консультационные семинары для целей среднесрочного обзора Транспортной стратегии ЦАРЭС 2030 вместе с Интегрированной программой ЦАРЭС в области торговли до 2030 года и Цифровой стратегией ЦАРЭС 2030	Февраль-июнь 2025 г.
Параллельное мероприятие по среднесрочному обзору Транспортной стратегии ЦАРЭС 2030 на Саммите Международного транспортного форума 2025 года	21 мая 2025 г.
<b>Безопасность дорожного движения</b>	

Название публикации / мероприятия	Сроки
Руководство ЦАРЭС по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения №6: Выявление, исследование и устранение аварийно-опасных участков	Июнь 2024 г.
Руководство ЦАРЭС по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения №7: Зачем и как управлять скоростью	Август 2024 г.
Руководство ЦАРЭС по расследованию дорожно-транспортных происшествий	Март 2025 г.
Страновые отчеты ЦАРЭС по дорожно-транспортным происшествиям (Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Пакистан, Таджикистан, Узбекистан)	Март 2025 г.
Две серии тренингов по основным знаниям в области безопасности дорожного движения для Монголии	10-13 и 14-17 марта 2025 г.
Анализ и отчетность по дорожно-транспортным происшествиям – обучение улучшению управления данными о дорожно-транспортных происшествиях	25-27 июня 2024 г.
Ежегодное совещание APRSO и учебно-ознакомительная поездка (Кыргызская Республика, Монголия, Узбекистан)	7-11 октября 2024 г.
Программа APRSO и ЦАРЭС по наращиванию потенциала в области безопасности дорожного движения – серия вебинаров	Март-май 2025 г.
<b>Железные дороги</b>	
8-е Заседание Рабочей группы по железным дорогам	22-24 мая 2024 г.

\* АБР приостановил оказание помощи Афганистану с 15 августа 2021 года.

### III. Прогресс реализации по компонентам ТСЦ

#### (i) Транспортный сектор в целом

- **Семинар по транспортным инновациям для повышения устойчивой мобильности и региональной связанности КНР.** В марте 2025 года АБР и Министерство транспорта Китайской Народной Республики совместно провели в Пекине семинар на тему «Транспортные инновации для повышения устойчивой мобильности и региональной связанности КНР». Мероприятие проводилось в поддержку консультаций по среднесрочному периоду реализации ТСЦ 2030. Обсуждения были сосредоточены на повышении устойчивости транспорта, развитии интеллектуальной и цифровой мобильности и укреплении региональной интеграции. На семинаре собрались заинтересованные стороны из КНР и АБР, чтобы определить приоритеты в области политики, институциональные, технологические и финансовые приоритеты для поддержки внедрения устойчивых и интеллектуальных транспортных решений, а также для информирования о стратегическом направлении регионального сотрудничества в рамках ЦАРЭС.

- **Исследовательская конференция по Коридору 2.** В апреле 2025 года ключевые заинтересованные стороны Коридора ЦАРЭС 2, включая представителей Азербайджана, Грузии, Казахстана, Кыргызской Республики, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана, партнеров по развитию (ЕС и ЕБРР) и частного сектора, обсудили в Баку (Азербайджан) проблемы и возможности в развитии коридора. АБР способствовал обсуждению, подчеркнув необходимость скоординированного и подхода в масштабах всего коридора, подчеркнув важность развития мультимодальных транспортных логистических центров, модернизации пунктов пропуска на границах с помощью цифровых решений и модернизации портовой, железнодорожной и автодорожной инфраструктуры для повышения конкурентоспособности и улучшения возможностей Коридора 2 ЦАРЭС для удовлетворения растущего объема грузов.

Мероприятие позволило составить представление относительно (i) усиления согласованности национальной политики и стратегий вышеупомянутых стран по развитию транспортных коридоров и логистических систем со Стратегией развития Коридора 2 ЦАРЭС, и (ii) программировании и расширении масштабов операций вдоль Коридора 2 ЦАРЭС на основе национальных приоритетов и потребностей в инвестициях. В ходе мероприятия также были представлены текущие исследования по Стратегии развития Коридора 2 ЦАРЭС и среднесрочной стратегии ТСЦ 2030.

- **Среднесрочный обзор Транспортной стратегии ЦАРЭС: мероприятие на полях Саммита Международного транспортного форума 2025.** Транспортный сектор ЦАРЭС провел 21 мая 2025 года встречу с министрами транспорта и другими делегатами из стран-членов ЦАРЭС, партнерами по развитию и ключевыми заинтересованными сторонами на полях Саммита Международного транспортного форума 2025, состоявшегося в Лейпциге (Германия). Заседание было организовано с целью представить первоначальные результаты текущего среднесрочного обзора ТСЦ 2030, собрать отзывы о предварительных результатах среднесрочного обзора и получить мнения заинтересованных сторон по ключевым вопросам среднесрочного обзора, включая приоритетные действия и цели для второй половины реализации ТСЦ 2030, а также общие рекомендации в основных областях: автомобильные дороги и управление дорожными активами, железные дороги, трансграничные перевозки и логистика, безопасность дорожного движения и авиация.
- **Страновые консультационные семинары по ССО ТСЦ 2030, Интегрированной программе ЦАРЭС в области торговли до 2030 года и Цифровой стратегии ЦАРЭС 2030.** Программа ЦАРЭС организует серию страновых консультационных семинаров в период с февраля по июнь 2025 года для поддержки текущего ССО ТСЦ ЦАРЭС 2030, а также Интегрированной программы ЦАРЭС в области торговли до 2030 года и Цифровой стратегии ЦАРЭС 2030. В консультационных семинарах примет участие разнообразный состав заинтересованных сторон, включая представителей государственных транспортных агентств, представителей частного сектора и других практикующих специалистов транспортного сектора. Цель семинаров – собрать мнения заинтересованных сторон о ходе реализации ТСЦ 2030, пробелах и проблемах, а также о актуальных проблемах, чтобы помочь определить стратегический подход и приоритеты во второй половине реализации ТСЦ 2030. Основные выводы и результаты консультационных семинаров будут включены в Отчет о среднесрочном обзоре ТСЦ

2030, который будет представлен на совещании ККТС 16 июня 2025 года и на ЗВОЛ 18 июня 2025 года.

### **(ii) Содействие трансграничным перевозкам и логистике**

Этот компонент способствует большему экономическому сотрудничеству и связанности между странами ЦАРЭС путем сокращения препятствий для трансграничных перевозок. Он сосредоточен, в частности, на улучшении трансграничной инфраструктуры, упорядочении реализации и обеспечении соблюдения транспортных соглашений и конвенций. Прогресс в этих областях на 2024-2025 гг. включает:

- **Улучшение пограничных служб.** В рамках проектов РУПС ЦАРЭС Транспортный сектор ЦАРЭС поддерживает полную модернизацию ПП Торхам, Чаман (Пакистан, граница с Афганистаном) и ПП Ак-Тилек, Каркыра, Кичи-Капка (Кыргызская Республика, граница с Казахстаном). Эти проекты, направленные на улучшение инфраструктуры и оснащения ПП, а также на повышение уровня знаний и навыков операторов пограничных пунктов пропуска, планируется завершить в середине 2025 года и в 2026 году, соответственно. Развитие портов Эренхот и Мандула (КНР, граница с Монголией) также осуществляется в рамках инвестиционной программы регионального сотрудничества и интеграции Внутренней Монголии, а полная модернизация и расширение ПП Хавирга (Монголия, граница с КНР) будут поддерживаться в рамках проекта «Эффективность границ для устойчивой торговли» (BEST). В рамках проекта BEST также предлагается модернизировать ПП Булган и Цагааннуур (граница с КНР и Россией).

Между тем, в рамках нового проекта РУПС в Экономическом коридоре Алматы-Бишкек (ЭКАБ) также запланирована полная модернизация ПП Ак-Тилек, Каркыра, Кичи-Капка (Кыргызская Республика, граница с Казахстаном). В настоящее время ведется детальное инженерное проектирование объектов и юридическая экспертиза в рамках Фонда финансирования малых расходов (SEFF).

### **(iii) Дороги и управление дорожными активами**

Этот компонент поддерживает внедрение профилактического обслуживания дорог на основе знаний, чтобы минимизировать расходы на содержание дорог и одновременно поддерживать хорошее качество дорожной сети с целью продления срока службы дорожных активов и повышения безопасности движения. Мероприятия в 2024-2025 гг. в рамках этого направления включают:

### **(iv) Безопасность дорожного движения**

Этот компонент помогает обеспечить, чтобы автодорожные коридоры ЦАРЭС продолжали поддерживать безопасное и эффективное перемещение людей и товаров с высокой надежностью и связанностью. Ключевые достижения в этих областях на 2024-2025 гг. включают следующее:

- **Руководство ЦАРЭС по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения №6: Выявление, исследование и устранение «аварийно-опасных участков».** Данное руководство – шестое в серии руководств ЦАРЭС по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения – знакомит с концепцией «аварийно-опасных участков», которые представляют собой участки дорог, характеризующиеся

высокой концентрацией аварий или дорожно-транспортных происшествий. Цель руководства – повысить осведомленность о том, как правильное расследование и исправление «аварийно-опасных участков» может помочь снизить вероятность дорожно-транспортного происшествия и тяжесть его последствий. В нем подробно описаны основные этапы процесса борьбы с «черными точками», включая выявление «аварийно-опасных участков», исследование каждого участка, а также реализацию и мониторинг экономически эффективных мероприятий. Руководство поддерживает соблюдение принципов безопасных систем и внедрение транспортных систем, учитывающих человеческий фактор при проектировании и управлении дорожной инфраструктурой (например, человеческие ошибки и физическая уязвимость человека). Руководство, опубликованное в июне 2024 года, включает в себя тематические исследования «аварийно-опасных участков» с целью продемонстрировать практические примеры порядка работы с «аварийно-опасными участками».

- **Руководство ЦАРЭС по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения №7: Зачем и как управлять скоростью.** Небезопасная скорость движения не только ставит под угрозу безопасность участников дорожного движения, но и накладывает экономическое бремя на страны ЦАРЭС. Превышение скорости увеличивает вероятность дорожно-транспортных происшествий, и такие аварии ежегодно обходятся странам ЦАРЭС, в среднем, более чем в 2,3% ВВП. В этом контексте данное Руководство подчеркивает важность управления скоростью как экономически эффективного ответа на проблемы безопасности дорожного движения в странах ЦАРЭС.

Состоящее из семи модулей Руководство дает краткий обзор ситуации с безопасностью дорожного движения в странах ЦАРЭС и роли скорости в рамках подхода «Безопасная система». В нем подчеркивается важность общего сдерживания, вмешательства и эффективного соблюдения скоростного режима для влияния на поведение участников дорожного движения, а также модального сдвига и городского планирования для ограничения мотивации к превышению скорости. Руководство также предоставляет рекомендации относительно выбора мероприятий по управлению скоростью и шагов по их реализации, подчеркивая, что наилучшие мероприятия для каждой страны ЦАРЭС зависят от специфики их соответствующих проблем с превышением скорости. Опубликовано в августе 2024 года руководство является седьмым в серии руководств ЦАРЭС по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения.

- **Руководство ЦАРЭС по расследованию дорожно-транспортных происшествий.** Сбор точных данных о дорожно-транспортных происшествиях является важнейшим первым шагом на пути к пониманию того, что является причиной дорожно-транспортных происшествий и как их предотвратить. Надежные и полные данные о дорожно-транспортных происшествиях помогают в постановке точного диагноза и принятии научно обоснованных мер и политических решений, касающихся безопасности дорожного движения. В связи с этим в данном руководстве рассматривается важность создания надежных механизмов сбора, управления, анализа и мониторинга данных о дорожно-транспортных происшествиях, а также общие проблемы и процедуры, связанные с ними. Оно также подчеркивает необходимость разработки четких, лаконичных и надежных отчетов, позволяющих эффективно передавать результаты и

принимать обоснованные решения среди практикующих специалистов по безопасности дорожного движения и ключевых заинтересованных сторон. Руководство ЦАРЭС по расследованию дорожно-транспортных происшествий было завершено и опубликовано в марте 2025 года.

- **Страновые отчеты ЦАРЭС по дорожно-транспортным происшествиям (Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Пакистан, Таджикистан, Узбекистан).** Точные и надежные данные о дорожно-транспортных происшествиях являются неотъемлемой частью четкого понимания требований безопасности дорожного движения в стране и разработки обоснованных, актуальных и основанных на фактах мер и политики. На этом фоне для отдельных стран ЦАРЭС были подготовлены индивидуальные страновые отчеты по дорожно-транспортным происшествиям, в которых рассматриваются их соответствующие системы управления данными о дорожно-транспортных происшествиях, оценивается эффективность инструментов и методов сбора данных о дорожно-транспортных происшествиях, применяемых в настоящее время на национальном уровне, и предлагаются рекомендации по улучшению. Стандартная система классификации дорожно-транспортных происшествий для региона ЦАРЭС также была разработана на основе систем, используемых в странах с наилучшей практикой, которые также учитывали специфические условия ЦАРЭС для контекстуализированного подхода. Отчеты, которые были завершены и опубликованы в марте 2025 года, доступны на [веб-странице, посвященной безопасности дорожного движения ЦАРЭС](#).
- **Обзор и отчетность по дорожно-транспортным происшествиям – тренинг по улучшению управления данными о дорожно-транспортных происшествиях.** В партнерстве с Азиатско-Тихоокеанской дорожной обсерваторией Программа ЦАРЭС организовала в июне 2024 года 3-дневный учебный курс «Обзор и отчетность по дорожно-транспортным происшествиям: Совершенствование управления данными о дорожно-транспортных происшествиях» для стран ЦАРЭС. Семинар включал презентации по подходу «Безопасная система» к сбору и анализу данных о дорожно-транспортных происшествиях, проектированию дорожной инфраструктуры, управлению скоростью и безопасности участников дорожного движения. Помимо прочего, на семинаре были продемонстрированы примеры передовой практики в области обмена дорожными данными, описаны преимущества применения подхода, основанного на данных, и было подчеркнuto, как более качественные данные приводят к принятию более качественных и обоснованных решений относительно безопасности дорожного движения. Семинар также включал презентацию о текущей практике управления данными о дорожно-транспортных происшествиях в странах ЦАРЭС, включая области, требующие улучшения, а также возможности для скоординированного подхода к безопасности дорожного движения. В тренинге приняли участие представители министерств внутренних дел, департаментов дорожной полиции, министерств транспорта, частного сектора и других дорожных ведомств.
- **Ежегодное собрание APRSO и учебно-ознакомительная поездка (Кыргызская Республика, Монголия, Узбекистан).** При поддержке Японского агентства международного сотрудничества (JICA) и Международной ассоциации наук о дорожном движении и безопасности (IATSS), Азиатско-Тихоокеанская обсерватория безопасности дорожного движения (APRSO) и АБР совместно организовали в октябре 2024 года Ежегодное собрание APRSO и учебно-ознакомительную поездку 2024 года в Токио (Япония). Двухдневное мероприятие, посвященное безопасному и устойчивому

городскому транспорту, включало в себя сессии и семинары по наращиванию потенциала, а также технические презентации, охватывающие ряд тем, включая безопасный и устойчивый транспорт, проблемы безопасности дорожного движения в городах, управление безопасностью дорожного движения в Японии и другие.

Более 100 участников из правительств, партнеров по развитию, исследовательских институтов, общественности и частного сектора приняли участие в двухдневном мероприятии, которое проходило в гибридном формате. В свою очередь, недельная учебно-ознакомительная поездка, организованная для представителей стран-членов APRSO, включала лекции японских и международных экспертов. Участники ознакомительной поездки также посетили районы Токио и Уцуномии, которые извлекли для себя пользу из мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения. Делегаты из Кыргызской Республики, Монголии и Узбекистана приняли участие в Ежегодном собрании и учебно-ознакомительной поездке APRSO 2024 года.

- **Серия вебинаров Программы APRSO и ЦАРЭС по наращиванию потенциала в области безопасности дорожного движения.** В сотрудничестве с APRSO Программа ЦАРЭС организовала серию вебинаров по наращиванию потенциала в области безопасности дорожного движения, целью которых было создание и укрепление потенциала в применении подхода «Безопасная система» к мероприятиям по обеспечению безопасности дорожного движения в странах ЦАРЭС. Вебинары стали платформой для демонстрации лучших примеров из международной практики в области безопасности дорожного движения, а также примеров вмешательств, которые могут быть воспроизведены и масштабированы в странах ЦАРЭС. Вебинары, призванные способствовать обсуждению и обучению, собрали вместе экспертов и практикующих специалистов, чтобы они могли ознакомиться с различными инструментами и подходами к обеспечению безопасности дорожного движения. Серия вебинаров состояла из пяти сессий, которые проходили с марта по май 2025 года. Вторая серия вебинаров будет проходить с мая по сентябрь 2025 года, а третья – с сентября по ноябрь 2025 года. Среди участников – практикующие специалисты по безопасности дорожного движения, представители общественности и международных организаций, научно-исследовательских институтов и частного сектора.
- **Тренинг по основным знаниям в области безопасности дорожного движения для Монголии.** В Монголии были организованы две группы тренингов, которые были посвящены принципам управления безопасностью дорожного движения, необходимости и анализу данных и разработке решений для реальных проблем безопасности дорожного движения, возникающих на конкретных участках дорог. Это дало участникам понимание факторов, влияющих на безопасность дорожного движения (включая взаимодействие между поведением участников дорожного движения, инфраструктурой и транспортными средствами), и того, как развивать мыслительный процесс, направленный на поиск решений по повышению безопасности дорожного движения и экономически эффективному снижению аварийности. Около 50 участников посетили эти два тренинга.

## (v) Железные дороги

Руководствуясь железнодорожной стратегией ЦАРЭС (Раскрытие потенциала железных дорог: Железнодорожная стратегия для ЦАРЭС, 2017-2030 гг.), данный компонент поддерживает долгосрочное развитие железнодорожного сектора в странах ЦАРЭС для содействия трансграничной торговле и продвижения экономического развития в регионе. В 2019 году была запущена специальная ТП по железнодорожному сектору для оказания практической поддержки путем проведения предварительных технико-экономических обоснований, обмена знаниями и управленческой поддержки.

- **8-е заседание Рабочей группы по железным дорогам (май 2024 года).** Рабочая группа по железным дорогам ЦАРЭС собралась на свое восьмое заседание в Баку (Азербайджан) 22-24 мая 2024 года. На заседании был представлен отчет о прогрессе, достигнутом в реализации мероприятий ТП, рассмотрен статус проектов, утвержденных на 7-м заседании РГЖД, и определены новые мероприятия, которые будут развернуты в следующем периоде рабочего плана. В ходе заседания были представлены, в числе прочего, основные результаты исследования по развитию железнодорожных коридоров и исследования по финансированию подвижного состава, а также проведены семинары по (i) современным стандартам бухгалтерского учета и (ii) системам планирования ресурсов предприятия (ERP) в железнодорожных организациях. Очередное заседание РГЖД состоится 10-12 июня 2025 года в Бишкеке (Кыргызская Республика).
- **Деятельность в рамках ТП 9641: Развитие железнодорожного сектора в странах Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества**
  - **Управленческая поддержка железных дорог Кыргызстана и Таджикистана.** В течение текущего периода рабочего плана Транспортный сектор ЦАРЭС оказывал Кыргызской Республике и Таджикистану управленческую и консультативную поддержку в определении вариантов реформирования, коммерциализации и инвестиций в железнодорожный сектор с целью улучшения операционных и финансовых показателей железнодорожных операторов Кыргызской Республики и Таджикистана.
  - **Исследование вариантов финансирования подвижного состава в регионе ЦАРЭС.** Транспортный сектор ЦАРЭС поддержал разработку Исследования по вариантам финансирования подвижного состава в регионе ЦАРЭС, в котором рассматриваются варианты и ограничения для новых форм финансирования подвижного состава с участием частного сектора, включая частное финансирование через лизинговые схемы. В исследовании обсуждаются финансовые, нормативные и технические предпосылки для инвестиций частного сектора в подвижной состав, а также соответствующие фискальные обязанности государственного сектора.
  - **Предварительные технико-экономические обоснования.** В рамках своей помощи странам-членам ЦАРЭС в подготовке предварительных технико-экономических обоснований, Транспортный сектор ЦАРЭС оказал поддержку в разработке следующих исследований по подготовке проектов:
    - a. **Предварительное технико-экономическое обоснование маршрутных поездов и паромной переправы Узбекистан-Туркменбаши.** В данном исследовании рассматривается целесообразность создания регулярного

сообщения с использованием маршрутных контейнерных поездов между Ташкентом и портом Туркменбаши. В исследовании описываются основные препятствия для введения таких услуг, а также ключевые принципы и основные требования к экономически эффективным услугам маршрутных контейнерных поездов.

- b. Предварительное технико-экономическое обоснование Северо-Западного международного грузового коридора Узбекистана.** В данном исследовании рассматривается потенциал создания дальних трансграничных железнодорожных сообщений с портами Казахстана на Каспийском море, включая проблемы, связанные с внедрением таких услуг, а также пути решения и преодоления этих проблем и возможные дальнейшие шаги.
- c. Исследование железнодорожного сообщения с портами Пакистана Предварительное технико-экономическое обоснование.** В этом исследовании рассматривается потенциал Пакистанских железных дорог для привлечения больших объемов грузов в морские порты и из них, а также ограничения и факторы, которые в настоящее время сдерживают эту роль. Помимо возможных видов инвестиций, в исследовании также обсуждаются соответствующие роли Пакистанских железных дорог и частного сектора, а также операционные улучшения, которые необходимы Пакистанским железным дорогам для реализации этой возможности.

#### **(vi) Авиация**

В предварительном обзорном исследовании по авиации ЦАРЭС 2018 года, которое послужило справочным документом для создания авиационного компонента в рамках ТСЦ 2030, изложены ключевые вопросы и приоритеты для авиационного сектора в странах-членах ЦАРЭС. Этот компонент подчеркивает важность установления более прямого, экономически эффективного и безопасного авиационного сообщения между странами-членами ЦАРЭС для создания более открытого регионального авиационного рынка в регионе ЦАРЭС.

- **Отчет о грузовых авиаперевозках.** В опубликованном в 2024 году отчете «Air Cargo Report» рассматривается рынок грузовых авиаперевозок в регионе ЦАРЭС и выявляются ограничения и возможности для дальнейшего роста рынка. В исследовании отмечаются значительные различия в моделях роста и характеристиках отрасли грузовых авиаперевозок в разных странах ЦАРЭС, особенно в отношении доступа к рынку и инфраструктурных ограничений. Соответственно, в отчете изложены выводы и рекомендации по конкретным странам. Среди прочего, исследование также показывает, что большинство основных грузовых хабов региона (10 из 14) либо ограничены в настоящее время, либо столкнутся с ограничениями в ближайшем будущем. В связи с этим в отчете подчеркивается важность более широкого участия частного сектора (например, государственно-частного партнерства, создания совместных предприятий), особенно в контексте развития инфраструктуры.

#### **IV. Проблемы и ключевые вопросы**

Среднесрочный обзор Стратегии ЦАРЭС 2030 был одобрен на Министерской конференции, состоявшейся в Астане в ноябре 2024 года, и одной из ее рекомендаций было проведение обзора различных секторных стратегий для обеспечения их полного

согласования с региональной стратегией. В соответствии с этим в настоящее время проводится среднесрочный обзор ТСЦ 2030, и предполагается, что он будет представлен для одобрения на заседании министров ЦАРЭС, которое в настоящее время планируется провести в Бишкеке в ноябре 2025 года. Среднесрочный обзор все еще продолжается, поэтому предложения могут быть изменены.

В ССО отмечается, что основные направления ТСЦ 2030 сохраняют свою актуальность, а основные транспортные проблемы региона остаются схожими, но направления в различных областях должны учитывать глобальные события, геополитические инциденты и корректировки, связанные с изменением приоритетов развития. В связи с этим пять компонентов стратегической структуры, состоящие из (i) дорог и управления дорожными активами (ii) безопасности дорожного движения (iii) трансграничных перевозок и логистики (iv) железных дорог и (v) авиации, охватывают основные виды транспорта и приоритетные потребности региона.

Что касается стратегических целей, ССО предлагает добавить устойчивость к двум существующим целям, включающим связанность и устойчивость. Мировой и региональный опыт демонстрирует нарушения в работе транспортной инфраструктуры и услуг, связанные с форс-мажорными обстоятельствами, такими как последствия изменения климата и повышение риска стихийных бедствий, геополитические события и энергетическая безопасность. Уязвимые места транспортного сектора периодически подвергаются целому ряду потенциальных воздействий, и в кризисные времена необходимы как меры по смягчению последствий, так и меры по адаптации. Стратегия также должна быть лучше согласована со стратегиями ЦАРЭС по торговле и цифровым технологиям, поскольку эти три стратегии вместе имеют ряд взаимодополняющих взаимозависимостей. Основной причиной для инвестиций в транспорт является содействие торговле и повышение конкурентоспособности, и как транспорт, так и торговая деятельность выигрывают от использования цифровых технологий. ССО рекомендует извлечь больше преимуществ, синхронизировав деятельность в рамках этих стратегий.

Проект рекомендаций по улучшению ТСЦ 2030 можно обобщить по четырем темам, а именно:

- 1) Усиление эффективности пересечения границ и коридоров – в частности, необходимость улучшения жесткой и мягкой инфраструктуры пограничных пунктов пропуска; повышение пропускной способности коридоров, особенно Коридора 2, и решение проблем с транскаспийскими перевозками;
- 2) Содействие диверсификации видов транспорта, интегрированным логистическим системам и «умной» мобильности путем продвижения улучшенных интермодальных перевозок и мер по снижению логистических затрат; поощрения перехода на низкоуглеродный транспорт, а также продвижения интеллектуальных транспортных систем, использования цифровых технологий, электронной мобильности и систем общественного транспорта.
- 3) Расширение масштабов цифровизации и устойчивости, безопасности и экологичности транспорта путем расширения использования более экологичных видов транспорта, усиления мер по обеспечению безопасности дорожного движения с помощью многоотраслевых программ, которые адекватно финансируются, и использования цифровых решений во всех транспортных операциях;
- 4) Углубление институционального сотрудничества и перспективного планирования путем разработки транспортной модели, ориентированной на регион, для оценки и измерения воздействия коридоров ЦАРЭС, совершенствования инструмента ИМЭК,

усиления ККТС и его рабочих групп, продолжения работы по наращиванию потенциала, обучению и созданию информационных продуктов, а также анализа стратегических потребностей на период после 2030 года.

Детали, относящиеся к каждой из этих тем, будут подробно описаны в предстоящем отчете по ССО. ССО также предлагает Институту ЦАРЭС принять на себя растущую роль в развитии транспортного сектора региона путем проведения важных технических исследований и оценок, которые будут способствовать достижению целей стратегии. Частично это уже началось благодаря ведущей роли ИЦ в системе управления и мониторинга эффективности коридоров, и ее необходимо расширить, чтобы охватить дополнительные приоритетные направления деятельности.

## V. Рабочая программа на предстоящий год

Программа ЦАРЭС будет предлагать техническую помощь странам ЦАРЭС в оставшийся период с 2025 года и далее посредством информационных продуктов и семинаров по пяти основным направлениям: дороги и управление дорожными активами, безопасность дорожного движения, железные дороги, содействие трансграничным перевозкам и авиация.

### (i) Транспортный сектор в целом

- **Среднесрочный обзор ТСЦ 2030.** Пересмотр ТСЦ 2030 запланирован на этот год. Принятая в 2019 году ТСЦ 2030 поддерживает миссию ЦАРЭС по продвижению устойчивого развития путем объединения людей, политики и проектов посредством регионального сотрудничества. Ее приоритеты определены на основе пяти стратегических компонентов: автомобильные дороги и управление дорожными активами, железные дороги, трансграничные перевозки и логистика, безопасность дорожного движения и авиация.

ССО направлен на изучение прогресса, достигнутого в реализации Стратегии. Основываясь на новых тенденциях, вызовах и возможностях в транспортном секторе, текущий обзор будет улучшать и дорабатывать Стратегию, чтобы она оставалась актуальной, эффективной и соответствовала требованиям стран ЦАРЭС. Стратегия также будет обновлена с учетом инновационных технологий и новых приоритетов АБР, включая изменение климата (декарбонизация и устойчивость), безопасность, управление активами и цифровизация, железнодорожный транспорт и логистика, мультимодальные перевозки и умная мобильность (городские транспортные системы и сельские транспортные услуги). В процессе обзора будут проведены обширные консультации с ключевыми партнерами и заинтересованными сторонами, чтобы помочь обосновать обзор, собрать различные точки зрения и подтвердить его результаты. Отчет ССО будет представлен на Заседании высокопоставленных официальных лиц ЦАРЭС в июне 2025 года и одобрен министрами на 24-й Министерской конференции ЦАРЭС, предварительно запланированной на ноябрь 2025 года.

### (ii) Содействие трансграничным перевозкам и логистике

- **Региональный механизм финансирования для пограничных пунктов пропуска.** В рамках рекомендаций ТСЦ ССО концепция такого механизма (фонда) будет представлена на 24-й Министерской конференции ЦАРЭС. Цель – приступить к реализации через этот фонд первых проектов в 2026 году.

### (iii) Дороги и управление дорожными активами

- **Инструментарий «Зеленые дороги».** Инструментарий «Зеленые дороги» предназначен для широкого использования и применения в регионе ЦАРЭС. В рамках этой работы большое внимание будет уделено наращиванию потенциала и обмену знаниями для того, чтобы заинтересованные стороны были хорошо подготовлены к эффективному применению инструментария. Это включает в себя семинары, тренинги и методические материалы, направленные на продвижение устойчивой практики дорожной инфраструктуры и интеграцию принципов зеленого дизайна в планирование и реализацию перевозок. Кроме того, этот инструментарий будет интегрирован в транспортные проекты в регионе ЦАРЭС для повышения устойчивости и жизнестойкости транспортных проектов.

### (iv) Безопасность дорожного движения

- **Взаимодействие между климатом и мерами по обеспечению безопасности дорожного движения в регионе ЦАРЭС.** Продвижение безопасности дорожного движения занимает одно из первых мест среди приоритетов транспорта ЦАРЭС, но борьба с изменением климата – не менее важная и неотложная задача. Фактически, все страны ЦАРЭС подписали Парижское соглашение по изменению климата. Поэтому «Транспортный сектор ЦАРЭС» поддерживает инициативы, направленные на то, чтобы помочь странам ЦАРЭС выполнить свои климатические обязательства в рамках Парижского соглашения. Учитывая это, «Транспортный сектор ЦАРЭС» готовит исследование для изучения взаимодействия между действиями в области климата и мерами по обеспечению безопасности дорожного движения в регионе ЦАРЭС. В рамках этого исследования в Excel будет разработана модель для расчета воздействия мер по обеспечению безопасности дорожного движения в странах ЦАРЭС на климат, а также параллельно будет изучаться воздействие мер по обеспечению безопасности дорожного движения на климат. Предполагается, что результаты исследования помогут странам ЦАРЭС интегрировать климатическую перспективу в повестку по вопросам безопасности дорожного движения и разработать меры и политику обеспечения безопасности дорожного движения с учетом климатических факторов. Отчет находится на стадии подготовки и будет доступен во втором квартале 2025 года.
- **Правила проведения аудита безопасности дорожного движения в Монголии.** Аудиты безопасности дорожного движения (АБДД) – это *проактивный* (упреждающий) подход к решению проблем безопасности дорожного движения. Он предполагает принятие корректирующих или профилактических мер до того, как произойдет дорожный инцидент, в то время как *реактивный* подход – например, расследование «аварийно-опасных участков» – предполагает принятие мер по исправлению ситуации после происшествия. Осуществляемые группой независимых экспертов АБДД могут проводиться на различных этапах (например, планирование, проектирование, строительство дороги) для оценки эффективности безопасности дорожного движения,

выявления потенциальных проблем безопасности и рекомендаций по улучшению.<sup>7</sup> Хотя правила проведения АБДД могут существенно различаться в разных странах в зависимости от местных условий, для более сбалансированного подхода целесообразно использовать передовые практические наработки. В рамках своей поддержки в наращивании потенциала в области принципов безопасности дорожного движения в странах ЦАРЭС, Транспортный сектор ЦАРЭС оказывает техническую поддержку в разработке проекта правил проведения аудитов безопасности дорожного движения для Монголии, учитывающих как передовой опыт, так и местные особенности. Ожидается, что проект таких правил будет готов к 3-му кварталу 2025 года.

- **Предложение по организационным изменениям для Монголии (отчет).** Монголия подготовила проект постановления, согласно которому в Министерстве дорог и транспорта (MRT) будет создано подразделение по управлению безопасностью дорожной инфраструктуры. Задачей предлагаемого подразделения является надзор за управлением безопасностью дорожной инфраструктуры, и оно будет работать под руководством Департамента координации политики в области дорожного транспорта MRT – департамента, который также отвечает за присуждение дорожных проектов, подлежащих аудиту безопасности дорожного движения (АБДД).

В соответствии с передовой международной практикой, конфликтующие обязанности по надзору за аудитом безопасности дорожного движения и присуждению дорожных проектов должны быть возложены на отдельные отделы или управления, чтобы избежать потенциального конфликта интересов и обеспечить целостность системы АБДД. В этом контексте Транспортный сектор ЦАРЭС разрабатывает Отчет, в котором описывается организационная реструктуризация MRT, способствующая прозрачности, целостности систем и эффективному выполнению дорожных проектов и аудитов безопасности дорожного движения. Работа над Отчетом продолжается, и ожидается, что она будет завершена к 3-му кварталу 2025 года.

- **Базовое исследование транспортных средств ЦАРЭС.** Транспортный сектор является вторым по величине источником глобальных выбросов парниковых газов (ПГ),<sup>8</sup> и большая часть этих транспортных выбросов (по оценкам, 70%) приходится на автотранспортные средства.<sup>9</sup> Таким образом, переход на более чистые и топливосберегающие автотранспортные средства может сыграть важную роль в прилагаемых странами усилиях по декарбонизации. В связи с этим разрабатывается Базовое исследование транспортных средств для ЦАРЭС, чтобы установить точку отсчета для оценки работы автомобильного сектора ЦАРЭС на основе конкретных показателей (например, рейтинг топливной экономичности, эффективность использования топлива, расход топлива, уровень выбросов транспортных средств). Базовые данные об автотранспортных средствах могут быть использованы для оценки текущего состояния автомобильного сектора на основе выбранных показателей эффективности (например, экономии топлива), определения возможных мероприятий по улучшению эффективности, отслеживания изменений в эффективности и измерения

<sup>7</sup> Паредес, Роб. 2023. *Аудит безопасности дорожного движения: Что, почему и как?* Культура безопасности.

<sup>8</sup> Центр климатических и энергетических решений. *Глобальные выбросы*.

<sup>9</sup> МГЭИК. *Шестой оценочный доклад Рабочей группы III МГЭИК: Смягчение последствий изменения климата*.

эффективности мероприятий на основе выбранных показателей. Предполагается, что результаты и выводы исследования послужат руководством для разработки политики, а также стимулов для ускорения перехода на более чистые, низкоуглеродные транспортные средства в странах ЦАРЭС. Исследование продолжается и его завершение планируется в 4-м квартале 2025 года.

- **Тренинги по аудиту безопасности дорожного движения и звездным рейтингам iRAP в Монголии.** В 3-м квартале 2025 года в Монголии планируется провести две серии тренингов для инженеров дорожного строительства по вопросам аудита безопасности дорожного движения и оценке iRAP, а также по оценке рейтинга безопасности дорожной сети. Кандидатами на обучение будут потенциальные практикующие специалисты в области безопасности дорожного движения и инженерных программ в Монголии. Ожидается, что не менее 80% участников тренинга получат аккредитацию по аудиту безопасности дорожного движения, а 20% – аккредитацию по деятельности iRAP.

**(v) Развивающиеся направления**

- **Исследование углеродного рынка (рынка торговли квотами на выбросы углерода) для транспортного сектора в регионе ЦАРЭС.** Транспортный сектор является одним из крупнейших источников глобальных выбросов углекислого газа и, в то же время, одним из секторов, наиболее подверженных негативному воздействию изменения климата. Изменение климата не только наносит ущерб транспортной инфраструктуре, но и создает риски для безопасности пассажиров. По этим причинам Транспортный сектор ЦАРЭС оказывает поддержку в виде знаний для продвижения усилий по декарбонизации в регионе ЦАРЭС. В соответствии с этим, в настоящее время компания готовит Исследование рынка торговли квотами на выбросы углерода для ЦАРЭС, целью которого является изучение потенциала участия стран ЦАРЭС в торговле углеродными квотами. Среди прочего, в рамках исследования будут рассмотрены различные элементы углеродных рынков, включая дизайн рынка (например, рынок соответствия, добровольный рынок), финансовые инструменты, механизмы регулирования и надзора. Что еще более важно, исследование изучит потенциал углеродных рынков в стимулировании инвестиций в зеленые технологии и низкоуглеродный переход среди стран ЦАРЭС. Исследование планируется завершить в 4-м квартале 2025 года.
- **Семинар по исследованию углеродного рынка для транспортного сектора.** Транспортный сектор ЦАРЭС организует семинар для представления результатов и выводов предстоящего исследования углеродного рынка для ЦАРЭС. На семинаре будет представлена концепция углеродной торговли и пройдут технические сессии, на которых будут обсуждаться различные элементы углеродных рынков (например, дизайн рынка, финансовые инструменты, механизмы регулирования и надзора), а также возможности, проблемы, текущие тенденции и передовой практический опыт в области углеродных рынков. К участию в семинаре будут приглашены практикующие специалисты в области безопасности дорожного движения и представители правительств, общественности, научно-исследовательских институтов и частного сектора. Предварительно планируется провести семинар в 4-м квартале 2025 года.

**(vi) Железные дороги**

- **9-е заседание Рабочей группы по железным дорогам (июнь 2025 г.).** Рабочая группа по железным дорогам ЦАРЭС проведет свое девятое заседание 10-12 июня 2025 года в Бишкеке (Кыргызская Республика). На Заседании будет представлен отчет о прогрессе, достигнутом в рамках различных мероприятий ТП, согласованных на предыдущих заседаниях, и будут определены новые проекты или мероприятия для поддержки знаний в рамках следующего периода рабочего плана. Встреча также будет включать в себя возможности для обмена знаниями посредством проведения семинаров и посещения объектов.

## Приложение 1: Индикаторы результатов по компонентам

<b>Содействие транспорту и логистике: Повышение эффективности ПП, таможенного оформления, иммиграционных процедур и трансграничной логистики.</b>				
<b>Общая средняя скорость движения с задержками (ССЗ) В целом, по коридорам (км/час)</b>	<b>Коридор</b>	<b>2022 г.</b>	<b>2023 г.</b>	<b>Изменение</b>
	В целом	20,1	21,6	1,5
	1	19,2	22,4	3,1
	2	19,9	21,9	2,0
	3	24,7	37,1	12,4
	4	22,4	21,8	(0,6)
	5	12,5	10,7	(1,8)
	6	21,6	21,2	(0,4)
<b>Время, затраченное на прохождение пункта пропуска, в разбивке по коридорам (час)</b>	<b>Коридор</b>	<b>2022 г.</b>	<b>2023 г.</b>	<b>Изменение</b>
	В целом	21,9	16,3	(5,5)
	1	42,1	32,5	(9,7)
	2	43,1	16,6	(26,6)
	3	3,1	2,9	(0,2)
	4	11,4	6,8	(4,6)
	5	18,0	22,9	4,9
	6	9,6	9,6	0,0
<b>Общие затраты на прохождение пункта пропуска, по коридорам (\$)</b>	<b>Коридор</b>	<b>2022 г.</b>	<b>2023 г.</b>	<b>Изменение</b>
	В целом	216	154	(62)
	1	643	334	(309)
	2	117	119	2
	3	74	75	1
	4	62	35	(27)
	5	226	229	3
	6	108	104	(4)
<b>Индекс восприятия логистики (LPI)</b>	<b>Страна</b>	<b>2018 г.</b>	<b>2023 г.</b>	<b>Изменение</b>
	Афганистан*	1,95 [160]	1,9 [139]	(0,05)
	Азербайджан	-	-	
	КНР	3,61 [26]	3,7 [19]	0,09
	Грузия	2,44 [119]	2,7 [79]	0,26
	Казахстан	2,81 [71]	2,7 [79]	(0,11)
	Кыргызская Республика	2,55 [108]	2,3 [123]	(0/25)
	Монголия	2,37 [130]	2,5 [97]	0,13
	Пакистан	2,42 [122]	-	-
	Таджикистан	2,34 [134]	2,5 [97]	0,16
	Туркменистан	2,41 [126]	-	-
	Узбекистан	2,58 [99]	2,6 [88]	0,02

<b>Дороги и управление дорожными активами: Совершенствование модели зрелости управления дорожными активами ЦАРЭС *</b>				
<b>Средняя скорость автомобильного движения без задержек (СБЗ) (км/час)</b>	<b>Коридор</b>	<b>2022 г.</b>	<b>2023 г.</b>	<b>Изменение</b>
	В целом	42,0	43,7	1,8
	1	64,4	62,0	(2,4)
	2	48,3	42,0	(6,3)
	3	39,6	55,0	15,4
	4	52,9	57,8	4,9
	5	25,6	24,4	(1,2)
	6	36,9	38,7	1,8
<b>Улучшение восприятия качества автомобильных дорог (Индекс глобальной конкурентоспособности Всемирного экономического форума)</b>	<b>Страна</b>	<b>2018 г.</b>	<b>2019 г.</b>	<b>Изменение</b>
	Афганистан*	-	-	-
	Азербайджан	4,78 [34]	5,16 [27]	0,38
	КНР	4,58 [42]	4,58 [45]	0,00
	Грузия	3,79 [80]	3,79 [81]	0,00
	Казахстан	3,23 [106]	3,59 [93]	0,36
	Кыргызская Республика	2,81 [118]	3,05 [113]	0,24
	Монголия	3,14 [110]	3,08 [112]	(0,06)
	Пакистан	3,94 [69]	4,04 [67]	0,09
	Таджикистан	4,53 [44]	4,49 [50]	(0,04)
	Туркменистан	-	-	-
	Узбекистан	-	-	-
<b>Безопасность дорожного движения: Сокращение количества смертельных случаев в результате дорожно-транспортных происшествий в международных автодорожных коридорах ЦАРЭС</b>				
<b>Зарегистрированные случаи смерти в результате ДТП</b>	<b>Страна</b>	<b>2016 г.</b>	<b>2021 г.</b>	<b>Изменение</b>
	Афганистан	1 565	738	(827)
	Азербайджан	759	706	(53)
	КНР	58 022 (2015)	62 218	4 196
	Грузия	581	449	(132)
	Казахстан	2 625	2 270	(355)
	Кыргызская Республика	812	869	57
	Монголия	484	383	(101)
	Пакистан	4 448 (2015)	5 816	1 368
	Таджикистан	427	395	(32)
	Туркменистан	543	-	-
	Узбекистан	2 496	2 197	(299)
<b>Смертность в результате дорожно-</b>	<b>Страна</b>	<b>2016 г.</b>	<b>2021 г.</b>	<b>Изменение</b>
	Афганистан	5 230	9 684	4 454

<b>транспортных происшествий по оценкам ВОЗ</b>	Азербайджан	845	1 769	924
	КНР	256 180	248 099	(8 081)
	Грузия	599	476	(123)
	Казахстан	3 158	2 340	(818)
	Кыргызская Республика	916	869	(47)
	Монголия	499	414	(85)
	Пакистан	27 582	27 568	(14)
	Таджикистан	1 577	1 352	(225)
	Туркменистан	823	-	-
	Узбекистан	3 617	3 155	(462)
<b>Уровень смертности на 100 000 населения** (по оценкам ВОЗ)</b>	<b>Страна</b>	<b>2016 г.</b>	<b>2021 г.</b>	<b>Изменение</b>
	Афганистан	15,1	24,1	9,0
	Азербайджан	8,7	17,2	8,5
	КНР	18,2	17,4	(0,8)
	Грузия	15,3	12,7	(2,6)
	Казахстан	17,6	12,2	(5,4)
	Кыргызская Республика	15,4	13,3	(2,1)
	Монголия	16,5	12,4	(4,1)
	Пакистан	14,3	11,9	(2,4)
	Таджикистан	18,1	13,9	(4,2)
	Туркменистан	14,5	9,3	(5,2)
	Узбекистан	11,5	9,3	(2,2)
<b>Железные дороги: Повышение уровня обслуживания и эффективности работы железных дорог</b>				
<b>Средняя коммерческая скорость согласно ИМЭК, ССЗ (км/час)</b>	<b>Коридор</b>	<b>2022 г.</b>	<b>2023 г.</b>	<b>Изменение</b>
	В целом	11,9	12,4	0,5
	1	13,1	15,2	2,1
	2	5,3	6,1	0,8
	3	14,5	18,7	4,3
	4	6,9	7,0	0,0
	5	-	-	-
	6	13,3	13,1	(0,3)
<b>Средняя коммерческая скорость согласно ИМЭК, СБЗ (км/час)</b>	<b>Коридор</b>	<b>2022 г.</b>	<b>2023 г.</b>	<b>Изменение</b>
	В целом	53,9	45,7	(8,2)
	1	62,2	69,5	7,3
	2	78,7	79,7	1,0
	3	17,1	21,4	4,3
	4	16,0	10,5	(5,5)
	5	-	-	-
	6	24,7	24,8	0,1

<b>Улучшение восприятия качества железных дорог (Индекс глобальной конкурентоспособности железных дорог Всемирного экономического форума)</b>	<b>Страна</b>	<b>2016-2017 гг.</b>	<b>2017-2018 гг.</b>	<b>Изменение</b>
	Афганистан*	-	-	-
	Азербайджан	4,15 [29]	4,69 [20]	+0,54
	КНР	5,07 [14]	4,80 [17]	(0,27)
	Грузия	3,85 [38]	3,84 [39]	(0,02)
	Казахстан	4,26 [26]	4,14 [32]	(0,12)
	Кыргызская Республика	2,37 [81]	2,45 [76]	+0,08
	Монголия	2,73 [69]	2,80 [69]	+0,07
	Пакистан	3,08 [53]	3,33 [52]	+0,26
	Таджикистан	3,74 [41]	3,74 [41]	0,00
	Туркменистан	-	-	-
	Узбекистан	-	-	-

\* АБР приостановил оказание помощи Афганистану с 15 августа 2021 года

\*\* Относится к смертельным случаям в результате ДТП на 100 000 населения

ПП = пункт пропуска; ИМЭК = измерение и мониторинг эффективности коридоров; ССЗ = скорость с задержками; СБЗ = скорость без задержек

Источники данных:

База данных ИМЭК: Общая средняя скорость движения по коридорам с задержками (ССЗ); время, затрачиваемое на прохождение пункта пропуска; затраты на прохождение пункта пропуска; средняя скорость автомобильного движения без задержек (СБЗ); средняя коммерческая скорость железнодорожного движения согласно ИМЭК (ССЗ); средняя коммерческая скорость железнодорожного движения согласно ИМЭК (СБЗ).

Глобальный отчет ВОЗ о состоянии безопасности дорожного движения (2018 и 2023 гг.): Зарегистрированные случаи смерти в результате ДТП; смертность в результате ДТП по оценкам ВОЗ; показатель смертность в результате ДТП на 100 000 населения по оценкам ВОЗ.

Всемирный банк (Индекс восприятия логистики); Отчет о глобальной конкурентоспособности Всемирного экономического форума (улучшение восприятия качества автомобильных дорог, улучшение восприятия качества железных дорог)

**Приложение 2: Мероприятия в транспортном секторе со второго квартала 2025 года**

Компонент	Тип (продукт знаний, мероприятие)	Описание	Сроки
Транспортный сектор в целом	Мероприятие	Мероприятие по среднесрочному обзору Транспортной стратегии ЦАРЭС 2030 на полях Саммита Международного транспортного форума 2025	21 мая 2025 г.
		22-е Заседание Координационного комитета транспортного сектора (ККТС) ЦАРЭС	16-17 июня 2025 г.
	Продукт знаний	Среднесрочный обзор Транспортной стратегии ЦАРЭС 2030	4-й квартал 2025 г. (одобрение Министрами) 1-й квартал 2026 г. (публикация)
		Отчет о проделанной работе в транспортном секторе ЦАРЭС за 2025 год	Июнь 2025 г.
Безопасность дорожного движения	Продукт знаний	Взаимодействие между климатом и мерами по обеспечению безопасности дорожного движения в регионе ЦАРЭС	3-й квартал 2025 г.
		Правила аудита безопасности дорожного движения в Монголии	3-й квартал 2025 г.
		Предложение по организационным изменениям для Монголии (отчет)	3-й квартал 2025 г.
		Исследование углеродного рынка для ЦАРЭС	4-й квартал 2025 г.
		Базовое исследование транспортных средств ЦАРЭС	4-й квартал 2025 г.
	Мероприятие	Семинар по изучению углеродного рынка	4-й квартал 2025 г.
Железные дороги	Мероприятие	9-е Заседание Рабочей группы по железным дорогам	10-12 июня 2025 г.