



Ежегодный отчет о проделанной работе в транспортном секторе ЦАРЭС

Справочный документ

**Отчет о проделанной работе
и план работы в транспортном секторе
(май 2025 г. – июнь 2026 г.)**

**23-е заседание
Координационного комитета транспортного сектора
8-9 июня 2026 г.**

I. КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ИТОГОВ ЗАСЕДАНИЯ

Среднесрочный обзор Транспортной стратегии Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) до 2030 года (ТСЦ)¹ был опубликован в марте 2026 года после его одобрения на 22-м заседании Координационного комитета транспортного сектора ЦАРЭС (ККТС) в июне 2025 года и на 24-й Министерской конференции ЦАРЭС в ноябре 2025 года, которые состоялись в Кыргызской Республике. В отчёте по итогам среднесрочного обзора сделан вывод о том, что ТСЦ-2030 сохраняет свою актуальность, однако в ней необходимо отразить быстро меняющуюся региональную обстановку и учесть новые и инновационные технологии.

В отчёте о среднесрочном обзоре было рекомендовано повысить общую эффективность транспортных коридоров за счёт комплекса мер, направленных на: (i) укрепление трансграничных перевозок и повышение эффективности коридоров; (ii) содействие диверсификации видов транспорта наряду с интеграцией логистических систем и более широким использованием систем «интеллектуальной» мобильности; (iii) активизацию цифровизации и расширение устойчивого, безопасного и экологически чистого транспорта; и (iv) углубление институционального сотрудничества и совершенствование систем планирования.

В целях повышения эффективности трансграничных перевозок и работы транспортных коридоров в отчёте по итогам среднесрочного обзора было рекомендовано создать региональный механизм финансирования для модернизации пограничных пунктов пропуска. Для поддержки данного механизма АБР одобрил в апреле 2026 года региональный проект технической помощи (ТП) на сумму 1,25 млн долларов США.² Механизм модернизации границ для интеграции, логистики и развития (BUILD) готовится к утверждению в июле 2026 года. Фонд будет финансировать материально-техническую инфраструктуру, усовершенствование процедур и цифровизацию, а также содействовать развитию совместных пунктов пропуска (СПП). Его деятельность основана на опыте прошлых и текущих проектов по модернизации пунктов пропуска (ПП) вдоль коридоров ЦАРЭС.

В рамках 59-го ежегодного собрания АБР в мае 2026 года был организован семинар высокого уровня на тему «*Паназиатские коридоры – стимулирование устойчивой транспортной связанности и экономической конкурентоспособности*» с целью обсуждения того, как региональные коридоры, такие как программа ЦАРЭС, **программа Субрегиона Большого Меконга (СБМ)** и **Программа субрегионального экономического сотрудничества стран Южной Азии (САСЕК)**, могут превратиться в паназиатские экономические коридоры, повышая эффективность трансграничных перевозок, гармонизацию политики и совершенствование мультимодальных транспортных систем.

В рамках рекомендаций **среднесрочного обзора** при ККТС были созданы новые рабочие группы: первое заседание **Рабочей группы по автомобильным дорогам** состоялось в марте 2026 года в Институте ЦАРЭС, а первое заседание **Рабочей группы по интеллектуальной мобильности** состоялось на полях **Азиатско-Тихоокеанского транспортного форума 2026** в мае 2026 года в головном офисе АБР. Были утверждены планы работы этих рабочих групп с указанием соответствующих приоритетных

¹ ЦАРЭС. 2026. *Среднесрочный обзор Транспортной стратегии ЦАРЭС до 2030 года*.

² АБР. 2026. *Создание пограничных пунктов пропуска нового поколения для стран ЦАРЭС*.

направлений и мер. **Рабочая группа ЦАРЭС по железнодорожному транспорту** провела своё 10-е заседание в Монголии в июне 2026 года.

В сфере железнодорожного транспорта странам ЦАРЭС по-прежнему оказывается экспертная поддержка – в частности, посредством проведения предварительных технико-экономических обоснований и других исследований. Завершены предварительные технико-экономические обоснования по Северо-западному международному грузовому коридору Узбекистана и по блок-поездам и паромным перевозкам на маршруте Узбекистан–Туркменбаши; после завершения последнего Агентство железных дорог Туркменистана выразило заинтересованность во внедрении блок-поездов на экспериментальной основе.

В 2025 году было одобрено 10 транспортных проектов ЦАРЭС. В их число входят два железнодорожных проекта в Азербайджане, один автомобильный проект и один проект по модернизации ПП в Кыргызской Республике, три автомобильных проекта и один железнодорожный проект в Казахстане, пилотный проект «зелёного коридора» в Таджикистане, а также автомобильный проект в рамках 2-го коридора ЦАРЭС в Узбекистане.

АБР ориентировочно запланировал на 2025-2029 годы реализацию более 20 проектов и программ в различных секторах с объёмом финансирования, превышающим 4 млрд долларов США. В 2025 году АБР мобилизовал почти 700 млн долларов США для осуществления операций в странах, расположенных вдоль 2-го коридора ЦАРЭС. Ориентировочный портфель проектов АБР отражает стратегическую направленность на развитие 2-го коридора ЦАРЭС в качестве экономического коридора, поддержку мультимодальной связанности, транспортных узлов и связанных с ними цепочек создания добавленной стоимости посредством модернизации, электрификации и цифровой трансформации железных дорог; реконструкцию и модернизацию ключевых автомобильных магистралей и объездных дорог с учётом требований климатической устойчивости; а также целенаправленное совершенствование ПП и логистики. Эти инвестиции в транспортную инфраструктуру дополняются межсекторальными операциями, направленными на содействие «зелёному» и устойчивому росту, развитию устойчивой городской мобильности, повышению квалификации и профессиональному образованию в сфере «зелёной» экономики, укреплению потенциала в области цифровых и передовых технологий, развитию инфраструктуры специальных экономических зон, а также улучшению предоставления медицинских и социальных услуг.

Система измерения и мониторинга эффективности коридоров (ИМЭК) была расширена за счёт включения Индекса упрощения трансграничной торговли и транспорта (CBTTFI), призванного содействовать дальнейшим улучшениям и устранению неэффективности в пограничных пунктах пропуска. Данный индекс предоставляет более подробную информацию об операционных, институциональных и нормативных «узких местах» в пограничных пунктах пропуска. Подробности об индексе CBTTFI изложены в отчёте.³ Кроме того, в сотрудничестве с Институтом ЦАРЭС разрабатывается транспортная модель, которая станет инструментом для оценки изменений в транспортных потоках и количественной оценки экономических выгод при различных сценариях.

³ АБР. 2025. Углубленный анализ политики упрощения торговли и транспорта в отношении пунктов пропуска: расширение системы измерения и мониторинга эффективности коридоров ЦАРЭС.

Транспортный отдел ЦАРЭС также оказывает поддержку инициативам по укреплению готовности стран ЦАРЭС к изменению климата.⁴ В данном исследовании используется модель на базе Excel для оценки эффективности мер по обеспечению безопасности дорожного движения и противодействию изменению климата в плане сокращения, соответственно, числа жертв ДТП и выбросов. В том же ключе страны ЦАРЭС теперь также могут воспользоваться *«Инструментарием «Зелёные дороги» АБР»* – сборником передовых практик и мер в области экологически безопасных дорог, – который может служить руководством при разработке и управлении экологически безопасными и устойчивыми дорогами в рамках всей дорожной сети ЦАРЭС.

В настоящее время ведётся подготовка флагманского доклада за 2026 год, посвящённого ценообразованию на выбросы углерода в транспортном секторе, под названием *«Изучение воздействия и возможностей ценообразования на выбросы углерода в транспортном секторе стран ЦАРЭС»*, публикация которого запланирована на июнь 2026 года. В данном исследовании анализируются глобальные и региональные тенденции ценообразования на выбросы углерода в транспортном секторе и выявляются реализуемые возможности в этой области по всему региону ЦАРЭС. В частности, в нём анализируются международные механизмы и политика ценообразования на выбросы углерода и их применение в сфере транспорта, оценивается готовность стран-участниц и разрабатывается перечень потенциальных инициатив по ценообразованию на выбросы углерода в транспортной сфере. В докладе также подчёркивается, как ценообразование на выбросы углерода может генерировать доходы, которые правительства могут реинвестировать в устойчивый транспорт.

АБР также одобрил оказание технической помощи в рамках Фонда подготовки проектов по климату и устойчивому развитию ЦАРЭС (CSPPF) для поддержки: (i) подготовки и внедрения механизма BUILD; и (ii) создания устойчивых к изменению климата портов, логистических систем и морских путей сообщения, согласованных с железнодорожными и автомобильными маршрутами. Техническая помощь в сфере водного транспорта будет направлена на проведение обновлённых оценок портовых и судоходных систем, выявление ключевых узких мест и климатических рисков, а также разработку концепций приоритетных инвестиций для укрепления региональной водной связанности и мультимодальной интеграции.

В целях повышения безопасности дорожного движения в сентябре 2025 года в Монголии были проведены четыре цикла учебных сессий, посвящённых аудиту безопасности дорожного движения и системе звёздных рейтингов Международной программы оценки дорог (iRAP). В период с марта по декабрь 2025 года было проведено пятнадцать вебинаров по вопросам безопасности дорожного движения. В связи с этим АБР, Азиатско-Тихоокеанская обсерватория безопасности дорожного движения (АТОБДД), Глобальное партнёрство по безопасности дорожного движения и Японский фонд за процветание и устойчивость Азии и Тихоокеанского региона также организовали *Азиатско-Тихоокеанскую региональную конференцию по безопасности дорожного движения 2025 года* в головном офисе АБР в Маниле (Филиппины), на которой были рассмотрены ключевые вопросы, связанные с финансированием безопасности дорожного движения, включая обеспечение обязательств по финансированию безопасности дорожного движения в развивающихся странах-членах.

⁴ Рэмболл и Риту Мишра. 2025. Взаимосвязь между климатическими факторами и мерами по обеспечению безопасности дорожного движения в регионе ЦАРЭС. Серия рабочих документов АБР по устойчивому развитию. №107. АБР.

II. ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ И РЕЗУЛЬТАТЫ

Настоящий отчёт освещает прогресс, достигнутый странами ЦАРЭС в период с мая 2025 года по июнь 2026 года в рамках Транспортной стратегии 2030 (ТСЦ-2030) и её среднесрочного обзора. В нём отражены результаты, достигнутые в проведении мероприятий и подготовке информационных материалов в рамках четырёх основных направлений рекомендаций ТСЦ-2030.

**Таблица 1: Семинары, учебные программы и информационные материалы
– Проводимые и завершённые
(май 2025 г. – июнь 2026 г.)**

Название публикации / мероприятия / прочее	Сроки
Повышение эффективности трансграничных перевозок и транспортных коридоров	
Параллельное мероприятие в рамках 58-го ежегодного собрания АБР: Сессия ЦАРЭС, посвященная <u>транскаспийской связанности: раскрытие потенциала транспортных и энергетических коридоров</u>	6 мая 2025 г.
Параллельное мероприятие в рамках 59-го ежегодного собрания АБР: <u>«Паназиатские коридоры – стимулирование устойчивой связанности и экономической конкурентоспособности»</u>	5 мая 2026 г.
Механизм модернизации границ для интеграции, логистики и развития	3-й квартал 2026 года
Техническая помощь в сфере водного транспорта	
Рабочая группа по Коридору №2	
Проекты ЦАРЭС по региональному улучшению пограничных служб (РУПС)	
Содействие диверсификации видов транспорта и «интеллектуальной» мобильности	
1-е заседание Рабочей группы по интеллектуальной мобильности	21 мая 2026 г.
Предварительные исследования в области электронной логистики	
Расширение масштабов экологичного, устойчивого, инклюзивного и цифровизированного транспорта	
Инструментарий «Зелёные дороги»	
Серия вебинаров в рамках Программы по укреплению потенциала в области дорожной безопасности, выпуск 2: Инновации в сфере безопасного и устойчивого транспорта: дорожная безопасность как составная часть концепции «жизнеспособных и устойчивых городов»	Май–июль 2025 г.
<u>Взаимосвязь между климатом и мерами по обеспечению безопасности дорожного движения в регионе ЦАРЭС – серия рабочих документов АБР по устойчивому развитию</u>	Июнь 2025 г.
Тренинг по проведению аудита дорожной безопасности и системе звёздных рейтингов Международной программы оценки дорог (iRAP) в Монголии	Сентябрь 2025 г.
Азиатско-Тихоокеанская региональная конференция по безопасности дорожного движения 2025 года и ежегодное заседание Азиатско-	9 сентября 2025 г.

Тихоокеанской обсерватории безопасности дорожного движения (АТОБДД)	
Серия вебинаров в рамках Программы по укреплению потенциала в области дорожной безопасности, выпуск 3: Укрепление и диверсификация финансирования и реализации мер по обеспечению дорожной безопасности	4 ноября – 16 декабря 2025 г.
Серия мастер-классов Академии «Vision Zero» АБР и АТОБДД, посвящённая подходу «Безопасная система» к дорожной безопасности: Серия мастер-классов в формате вебинаров в рамках Программы по укреплению потенциала в области дорожной безопасности: Подход «Безопасная система» – от теории к практике	17 марта – 28 апреля 2026 г.
Изучение воздействия и возможностей введения углеродного налога в транспортном секторе в регионе ЦАРЭС	3-й квартал 2026 года
Цифровизация транспортного сектора	
Углубление институционального сотрудничества и планирования	
9-е заседание Рабочей группы по железнодорожному транспорту	10–12 июня 2025 г.
22-е заседание Координационного комитета транспортного сектора	16–17 июня 2025 г.
Углубление анализа политики содействия торговле и транспорту в отношении пунктов пропуска – расширение системы измерения и мониторинга эффективности коридоров ЦАРЭС	Июль 2025 г.
Ежегодный отчёт за 2023 год по измерению и мониторингу эффективности коридоров ЦАРЭС (ИМЭК)	Август 2025 г.
Среднесрочный обзор Транспортной стратегии ЦАРЭС до 2030 года	Сентябрь 2025 г.
1-е заседание Рабочей группы по автомобильным дорогам	11–12 марта 2026 г.
Подписание Меморандума о взаимопонимании (МоВ) между АБР и Институтом ЦАРЭС	Май 2026 г.
Транспортная модель ЦАРЭС	Январь 2026 г.–

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

III. ХОД РЕАЛИЗАЦИИ ПО ОСНОВНЫМ НАПРАВЛЕНИЯМ РЕКОМЕНДАЦИЙ СРЕДНЕСРОЧНОГО ОБЗОРА ТСЦ-2030

A. Повышение эффективности трансграничных перевозок и транспортных коридоров:

- **Параллельное мероприятие в рамках 58-го ежегодного собрания АБР: сессия ЦАРЭС на тему «Транскаспийская связанность: раскрытие потенциала транспортных и энергетических коридоров».** Высокопоставленные должностные лица ЦАРЭС, региональные лидеры, эксперты и делегаты от партнёров по развитию собрались на сессии высокого уровня, организованной Программой ЦАРЭС в рамках 58-го ежегодного собрания АБР, состоявшегося в Милане (Италия) в мае 2025 года. Семинар, прошедший под лозунгом «Транскаспийская связанность: раскрытие потенциала транспортных и энергетических коридоров», подчеркнул стратегическую важность транскаспийского торгового маршрута – в частности для

развития транспортной и энергетической связанности между странами ЦАРЭС, прикаспийскими государствами и их соседями.

Коридор 2 ЦАРЭС, который в значительной степени совпадает с Транскаспийским международным транспортным маршрутом (т.е. «Средним коридором»), приобрёл всё большее значение в качестве жизнеспособного альтернативного маршрута, соединяющего Европу и Центральную Азию, на фоне текущих геополитических рисков и других внешних потрясений (например, пандемии, нефтяного кризиса). Поскольку в настоящее время через него проходит лишь небольшая доля неэнергетической торговли ЦАРЭС, существуют обширные возможности для развития транскаспийского маршрута с полным использованием его потенциала. В свою очередь, коридоры экологически чистой энергии позволят Центральной Азии раскрыть свой огромный потенциал в области возобновляемых источников энергии и установить связи с Европой и другими регионами для удовлетворения растущих энергетических потребностей. Это также будет способствовать переходу к «зелёной» энергетике как внутри региона, так и во всём мире.

В целом участники семинара подчеркнули, что существуют значительные возможности для преобразования Транскаспийского региона из транзитного коридора в динамичный экономический центр; в этом отношении решающее значение придаётся «мягкой» инфраструктуре, гармонизации политики и региональному сотрудничеству.

- **Параллельное мероприятие в рамках 59-го ежегодного собрания АБР: «Паназиатские коридоры – стимул для обеспечения устойчивой связанности и экономической конкурентоспособности».** Семинар *«Паназиатские коридоры – стимул для укрепления устойчивой транспортной связанности и экономической конкурентоспособности»*, прошедший в рамках 59-го ежегодного собрания АБР в мае 2026 года в Самарканде (Узбекистан), был посвящён обсуждению того, как региональные коридоры, такие как ЦАРЭС, СБМ и САЕК, могут превратиться в паназиатские экономические коридоры, способствуя тем самым повышению эффективности трансграничного сотрудничества, согласованию политики и развитию мультимодальных транспортных систем. Обсуждения также были посвящены важности привлечения финансирования из частного сектора, а также суверенных и несуверенных операций для укрепления связанности, партнёрских отношений и региональной интеграции.
- **Механизм модернизации границ для интеграции, логистики и развития (BUILD).** В целях повышения эффективности трансграничных перевозок и функционирования коридоров среднесрочный обзор рекомендовал создать региональный механизм финансирования для модернизации пограничных пунктов пропуска. Для поддержки данного механизма АБР в апреле 2026 года одобрил региональную ТП в размере 1,25 млн долларов США. Механизм BUILD будет содействовать развитию совместных ПП и их модернизации, включая материальную инфраструктуру, усовершенствование процедур и цифровизацию. Он основан на опыте прошлых и текущих проектов по модернизации ПП вдоль коридоров ЦАРЭС.

В рамках механизма BUILD можно объединять несколько проектов по **СПП**, что позволит обеспечить более согласованные процессы и повысить операционную эффективность. В отличие от отдельных проектов по **СПП**, данный механизм

ускорит реализацию небольших по стоимости проектов благодаря упрощённым и более экономичным процедурам. Максимальный размер отдельного проекта ограничен 50 млн долларов США при общем или совокупном лимите финансирования в 400 млн долларов США. Утверждение механизма BUILD запланировано на июль 2026 года.

- **Техническая помощь в сфере водного транспорта.** АБР одобрил проект ТП в рамках Фонда подготовки проектов по климату и устойчивому развитию ЦАРЭС с целью поддержки климатоустойчивых портов, логистики и судоходных путей сообщения, согласованных для обеспечения соединения с железнодорожными и автомобильными путями сообщения по всему региону ЦАРЭС. Данная ТП будет направлена на проведение обновлённых оценок портовых и судоходных систем, выявление ключевых узких мест и климатических рисков, а также разработку концепций приоритетных инвестиций для укрепления региональной водной транспортной связанности и мультимодальной интеграции.
- **Рабочая группа по коридору №2.** Будет создана Рабочая группа по коридору №2 для оказания консультативной поддержки и руководства планированием и реализацией инициатив ЦАРЭС по коридору №2, которые будут включать, в частности, проекты по модернизации инфраструктуры и повышению операционной эффективности, а также по развитию логистических узлов. В состав Рабочей группы войдут представители Секретариата ЦАРЭС, Института ЦАРЭС, партнёров по развитию и частного сектора.⁵
- **Совершенствование пограничных служб.** Проекты ЦАРЭС по региональному улучшению пограничных служб (РУПС) способствуют укреплению деятельности ПП за счёт модернизации инфраструктуры и объектов ПП, а также оказания поддержки в наращивании потенциала ведомств, ответственных за работу ПП.

Ряд проектов РУПС уже завершён, а несколько других находятся на стадии реализации. В рамках проектов РУПС ЦАРЭС успешно завершены строительство и модернизация пограничных контрольно-пропускных пунктов «Карамык» и «Гулистон», а также создание центров «Единого окна» в Кыргызской Республике и Таджикистане. В свою очередь, текущие инициативы РУПС включают: (i) реконструкцию и оснащение современным оборудованием пограничных контрольно-пропускных пунктов «Сухбаатар», «Боршоо», «Бичигт» и «Алтанбулаг» в Монголии, модернизацию автоматизированной таможенной информационной системы и подготовительные работы по внедрению системы «единого окна»; а также (ii) улучшение инфраструктуры и материально-технической базы на ПП «Чаман» и «Вахга» в Пакистане.⁶ Эти инициативы включают поддержку в области укрепления потенциала, направленную на повышение квалификации и расширение знаний сотрудников ведомств, обеспечивающих работу пограничных ПП.

Также ведётся работа по развитию пограничного ПП «Хавирга» (Монголия, граница с Китайской Народной Республикой (КНР)) и портов «Эренхот» и «Мандула» (КНР, граница с Монголией), в то время как полная модернизация пограничных ПП «Ак-Тилек», «Каркыра» и «Кичи-Капка» (Кыргызская Республика, граница с Казахстаном)

⁵ ЦАРЭС. 2025. *Краткий отчёт о работе 22-го заседания Координационного комитета транспортного сектора ЦАРЭС.*

⁶ ПП Торкхам уже завершён.

будет осуществляться в рамках нового проекта РУПС в пределах ЭКАБ (Экономический коридор Алматы-Бишкек). Создан Механизм финансирования небольших расходов (SEFF), чтобы содействовать проведению комплексной проверки и поддержать текущую разработку детальных инженерных проектов объектов.

В. Содействие диверсификации видов транспорта и развитию «интеллектуальной» мобильности:

- **1-е заседание Рабочей группы по интеллектуальной мобильности.** На 22-м заседании ККТС и 24-й Министерской конференции ЦАРЭС было одобрено создание Рабочей группы ЦАРЭС по интеллектуальной мобильности (SMWG/РГИМ) для руководства разработкой инициатив в области «интеллектуальной» мобильности, направленных на сокращение объёмов дорожного движения и заторов в городских районах, продвижение видов транспорта и транспортных средств с низким уровнем выбросов, повышение безопасности и оптимизацию грузовых перевозок.

В мае 2026 года рабочая группа SMWG провела своё первое заседание в рамках Азиатско-Тихоокеанского транспортного форума 2026 года с целью обсуждения общих вызовов при разработке решений в области «интеллектуальной мобильности», разработки плана действий, определения потребностей в знаниях и наращивании потенциала в сфере «интеллектуальной мобильности», а также обозначения будущих направлений Стратегии ЦАРЭС по интеллектуальной мобильности.

- **Предварительные обзорные исследования в области электронной логистики.** В настоящее время проводятся предварительные оценки по электронной логистике в Казахстане и Кыргызской Республике. Казахстан планирует разработать «Логистический паспорт Казахстана» (KLP) в качестве централизованного хранилища транспортных данных (операторы, объекты и активы), оснащённого функциями учёта и аналитики для поддержки процесса принятия решений заинтересованными сторонами. В свою очередь, Кыргызская Республика (i) разработает и внедрит Национальную платформу электронной логистики (NELS) в качестве ключевого компонента Национального единого окна для поддержки мультимодальных перевозок, а также (ii) обеспечит взаимодействие NELS с региональными решениями (ЦАРЭС, ТРАСЕКА).

С. Расширение масштабов экологичного, устойчивого, инклюзивного и цифровизированного транспорта:

- **Инструментарий «Зелёные дороги».** В целях продвижения устойчивых подходов к развитию дорожной инфраструктуры и внедрения принципов экологичного проектирования в процесс планирования и реализации транспортных проектов АБР подготовил Инструментарий «Зелёные дороги», представляющий собой свод передовых практик и мер в области экологически ориентированного дорожного строительства. Данный инструментарий был представлен странам ЦАРЭС в качестве информационного и методического руководства для планирования, проектирования, строительства и управления устойчивыми и экологически безопасными дорогами в рамках всей дорожной сети ЦАРЭС.

- **Взаимосвязь между мерами по борьбе с изменением климата и мерами по обеспечению безопасности дорожного движения в регионе ЦАРЭС – серия рабочих документов АБР по устойчивому развитию.** В данном документе с использованием модели на базе Excel анализируются взаимосвязи между мерами по борьбе с изменением климата и мерами по обеспечению безопасности дорожного движения. В частности, в исследовании представлены оценки: (i) воздействия мер по обеспечению безопасности дорожного движения на климат; (ii) воздействия мер по борьбе с изменением климата на безопасность дорожного движения; и (iii) воздействия смертности и травматизма при использовании дорог на климат в трёх типичных странах ЦАРЭС (Грузия, Кыргызская Республика и Монголия). Прогнозы по числу жертв и выбросов на 2030 год были составлены в рамках двух сценариев: (i) базового сценария с учётом текущих мер; и (ii) сценария с усиленными мерами по обеспечению безопасности дорожного движения и борьбе с изменением климата.

Региональная стратегия дорожной безопасности для стран ЦАРЭС на 2017–2030 годы направлена на сокращение числа погибших на дорогах стран ЦАРЭС к 2030 году вдвое по сравнению с базовым уровнем 2010 года. В этом контексте прогнозы тенденций, представленные в исследовании, указывают на то, что Грузия превысит целевой показатель сокращения числа погибших на 50% к 2030 году, в то время как Монголия и Кыргызская Республика, вероятно, не достигнут этой цели. В целом результаты исследования свидетельствуют о том, что политика, направленная на поддержку активной мобильности, внедрение электромобилей (ЭМ), устойчивое городское планирование и создание инфраструктуры, устойчивой к изменению климата, может способствовать сокращению как числа жертв дорожно-транспортных происшествий, так и выбросов. Отчёт был опубликован в июне 2025 года в рамках серии рабочих документов АБР по устойчивому развитию.

- **Обучение по проведению аудита безопасности дорог (RSA) и системе звёздных рейтингов Международной программы оценки дорог (iRAP) в Монголии.** В сентябре 2025 года в Монголии было проведено четыре цикла обучения по аудиту дорожной безопасности и системе звёздных рейтингов iRAP. Аудит дорожной безопасности позволяет выявить потенциальные опасности или проблемы безопасности в рамках дорожного проекта и предложить корректирующие или профилактические меры для минимизации риска ДТП на новых дорожных объектах. В частности, в ходе сессий обсуждались важность аудитов дорожной безопасности, связанные с ними затраты и выгоды, а также ключевые этапы проведения RSA и методы управления этим процессом. В тренингах приняли участие специалисты в области дорожной безопасности и организации дорожного движения.
- **Азиатско-Тихоокеанская региональная конференция по безопасности дорожного движения 2025 года и ежегодное заседание Азиатско-Тихоокеанской обсерватории безопасности дорожного движения (АТОБДД).** Делегаты от правительств, общественных организаций, партнёров по развитию, научно-исследовательских институтов и частного сектора собрались на Азиатско-Тихоокеанской региональной конференции по безопасности дорожного движения и ежегодном заседании АТОБДД, которые состоялись в головном офисе АБР в Маниле (Филиппины) в сентябре 2025 года.

В ходе конференции было подчеркнуто, насколько меры по обеспечению безопасности дорожного движения пересекаются с более широкими целями развития, такими как охрана здоровья населения, устойчивый транспорт и экономический рост. В ходе обсуждений были затронуты ключевые вопросы, связанные с финансированием безопасности дорожного движения, в том числе обеспечение обязательств по финансированию безопасности дорожного движения в развивающихся странах-членах, согласование механизмов финансирования с более широкими национальными приоритетами (например, борьба с изменением климата, охрана здоровья населения и экономический рост), а также изучение возможностей совместного финансирования с участием заинтересованных сторон из сферы безопасности дорожного движения, финансов и здравоохранения. Конференция была совместно организована АБР, АТОБДД, Глобальным партнёрством по безопасности дорожного движения и Японским фондом за процветание и устойчивость Азии и Тихоокеанского региона.

- **Серия вебинаров №2 и №3 в рамках Программы по укреплению потенциала в области дорожной безопасности.** В партнёрстве с АБР АТОБДД и ЦАРЭС совместно организовали в 2025 году вторую серию вебинаров в рамках Программы по укреплению потенциала в области безопасности дорожного движения (*«Инновации в сфере безопасного и устойчивого транспорта: дорожная безопасность как часть концепции благоприятных для проживания и устойчивых городов»*) и третью серию (*«Укрепление и диверсификация финансирования и реализации мер по обеспечению дорожной безопасности»*).

Вторая серия вебинаров была направлена на углубление понимания того, как вопросы дорожной безопасности увязываются с более широкой повесткой в области устойчивого развития, включая меры по борьбе с изменением климата, здравоохранение, доступ к образованию и занятости, а также устойчивость городов. В частности, в ходе серии вебинаров были рассмотрены, среди прочего, следующие темы: дорожная безопасность и изменение климата, устойчивость городов и безопасный транспорт, роль скорости в обеспечении средств к существованию и устойчивости городов, а также дорожная безопасность как ключевое условие для обеспечения доступа к образованию и занятости. Вторая серия вебинаров состояла из пяти сессий, прошедших с мая по июль 2025 года.

В свою очередь, дискуссии в рамках третьей серии были посвящены вопросам усиления финансирования дорожной безопасности посредством инновационных стратегий и механизмов финансирования. В частности, в ходе сессий обсуждался широкий спектр тем, включая примеры государственных и смешанных моделей и механизмов финансирования, подходы к привлечению средств на нужды дорожной безопасности, пути получения финансирования от многосторонних банков развития, партнёрства с частным сектором и сотрудничество заинтересованных сторон, а также разработку финансовых показателей. Третья серия вебинаров состояла из четырёх сессий, проведённых с ноября по декабрь 2025 года, с участием ключевых заинтересованных сторон, включая представителей правительств, неправительственных организаций, научно-исследовательских институтов и частного сектора.

- **Серия мастер-классов Академии «Vision Zero» АБР и АТОБДД, посвящённая подходу «Безопасная система» к обеспечению безопасности дорожного движения.** В партнёрстве с Академией «Vision Zero» АБР и АТОБДД организовали

серию вебинаров в рамках Программы по укреплению потенциала в области безопасности дорожного движения под названием «Мастер-класс: подход «Безопасная система» – от теории к практике». Серия вебинаров, состоявшая из четырёх сессий (проводившихся два раза в месяц) в период с марта по апрель 2026 года, была направлена на углубление понимания подхода «Безопасная система» к дорожной безопасности и предоставление практических рекомендаций по его внедрению с особым акцентом на основные принципы концепции «Vision Zero».

В частности, в ходе вебинаров были рассмотрены основы философии «Vision Zero», которая основана на принципе, согласно которому «ни один человек не должен погибать или получать тяжёлые травмы в системе дорожного транспорта».⁷ Помимо истоков и ключевых принципов «Vision Zero», на вебинарах также обсуждались научные основы подхода «Безопасная система», а также практическая реализация концепции «Vision Zero» и подхода «Безопасная система». В вебинарах приняли участие более 240 человек, в том числе представители правительств, научно-исследовательских институтов, частного сектора и другие специалисты в области безопасности дорожного движения.

- **Изучение воздействия и возможностей введения углеродного налога в транспортном секторе стран ЦАРЭС.** В данном исследовании даётся оценка глобальных и региональных тенденций в области введения углеродного налога в транспортном секторе и выявляются потенциальные возможности его внедрения в регионе ЦАРЭС. В нём анализируется международный опыт и динамика развития политики, связанной с механизмами введения углеродного налога и их применением в транспортной сфере, оценивается текущее состояние дел и степень готовности стран ЦАРЭС, а также разрабатывается потенциальный перечень транспортных инициатив, связанных с введением углеродного налога, для данного региона. В докладе подчёркивается, как механизмы ценообразования на выбросы углерода могут генерировать дополнительные источники дохода для правительств, которые впоследствии могут быть реинвестированы в решения в области низкоуглеродной мобильности и повысить финансовую жизнеспособность мер по обеспечению устойчивого транспорта. В настоящее время доклад находится на стадии подготовки, и его публикация запланирована на заседании ККТС в июне 2026 года.
- **Цифровизация транспортного сектора.** В настоящее время Узбекистан разрабатывает стратегию и дорожную карту цифровизации транспортного сектора. Стратегия направлена на продвижение комплексного подхода, обеспечивающего скоординированный прогресс во всех подсекторах (а именно: городская мобильность, автомобильные дороги и интеллектуальные транспортные системы (ИТС), железные дороги, авиация, логистика и трансграничные услуги), при этом гарантируя масштабируемость и совместимость цифровых платформ и инструментов между различными сферами и ведомствами.

D. Углубление институционального сотрудничества и планирования:

- **9-е заседание Рабочей группы по железнодорожному транспорту (июнь 2025 г.).** Рабочая группа по железнодорожному транспорту ЦАРЭС провела своё 9-е

⁷ Центр безопасности транспортных средств и дорожного движения SAFER при Университете Чалмерса. Мероприятия.

заседание в Бишкеке (Кыргызская Республика) 10-12 июня 2025 года с целью подведения итогов текущих инициатив и определения новых направлений деятельности для предстоящего плана работы.

В ходе заседания были представлены отчёты о ходе реализации текущих мероприятий (исследование по вопросам связанности между портами и железными дорогами в Пакистане и проект строительства железной дороги Китай–Кыргызстан–Узбекистан (СКУ)), а также основные выводы по завершённым исследованиям (предварительные технико-экономические обоснования по Северо-западному международному грузовому коридору Узбекистана и по блок-поездам и паромным перевозкам между Узбекистаном и портом Туркменбаши).

В целях содействия обмену знаниями в рамках заседания также были представлены доклады по следующим темам: (i) передовой международный опыт в области связанности портов и железных дорог; (ii) основные принципы проектирования железнодорожных терминалов, в ходе которых были изложены ключевые требования к проектированию таких терминалов для обеспечения бесперебойной перегрузки грузов; и (iii) подходы к оценке инвестиционной целесообразности, в ходе которых обсуждались методы подготовки прогнозов грузовых перевозок, оценка экономических и финансовых затрат и выгод, а также ограничения финансово-экономической оценки.

В заключение участники заседания определили потенциальные новые инициативы, в том числе разработку руководящих указаний по управлению человеческими ресурсами в железнодорожных организациях, разработку железнодорожного кодекса для Таджикистана, а также проведение новых предварительных технико-экономических обоснований. Кроме того, Агентство железных дорог Туркменистана выразило заинтересованность во внедрении на экспериментальной основе перевозки блок-поездов. Следующее заседание рабочей группы по железнодорожному транспорту состоится 3–5 июня 2026 года в Улан-Баторе (Монголия).

- **22-е заседание Координационного комитета транспортного сектора (ККТС).** ККТС ЦАРЭС провёл своё 22-е заседание в Бишкеке (Кыргызская Республика) в июне 2025 года с целью обсуждения предварительных выводов по среднесрочному обзору ТСЦ-2030, анализа хода реализации текущих инициатив и определения мероприятий на следующий период работы.

Ключевыми вопросами повестки дня стали предложение о создании регионального механизма финансирования – механизма BUILD – для модернизации ПП и развития совместных ПП, расширение географического охвата инструмента ИМЭК с включением регионов «Восточная Азия – Центральная Азия», «Южная Азия – Центральная Азия», «Евразийский континент» и «Трансмонголия», а также усиление роли Института ЦАРЭС в сфере транспортного планирования. В сфере железнодорожного транспорта транспортный компонент ЦАРЭС оказал странам ЦАРЭС поддержку в проведении предварительных технико-экономических обоснований и в виде экспертных знаний, чтобы помочь в решении проблем в железнодорожном секторе ЦАРЭС. Инициативы по оказанию экспертной поддержки и укреплению потенциала в рамках направления «Железнодорожный транспорт» будут продолжены в течение следующего периода реализации рабочего плана.

Было также подтверждено, что другие текущие мероприятия (например, исследование по установлению цен на выбросы углерода в транспортном секторе, инструментарий «Зелёные дороги», оценка уровня экологической зрелости и т.д.) реализуются в соответствии с планом. В целях укрепления структуры ККТС участники заседания также согласились создать Рабочую группу по автомобильным дорогам, которая будет курировать инициативы ЦАРЭС, связанные с управлением дорожными активами, техническим обслуживанием, проектированием устойчивых дорог и результатами в области дорожной безопасности, а также специализированную рабочую группу (SMWG) для продвижения интеллектуальных транспортных систем, цифровизации транспорта и электромобильности в странах ЦАРЭС. Следующее заседание ККТС состоится 8–9 июня 2026 года в Улан-Баторе (Монголия).

- **Углублённый анализ политики содействия торговле и транспорту в пунктах пропуска – расширение рамок измерения и мониторинга эффективности коридоров ЦАРЭС.** Механизм ИМЭК способствует принятию обоснованных инвестиционных и политических решений, касающихся усовершенствования коридоров ЦАРЭС и модернизации пунктов пропуска (ПП), которые являются ключевыми инициативами Программы ЦАРЭС. С помощью показателей, основанных на временных и стоимостных критериях, он используется для мониторинга, измерения и оценки эффективности транспортных коридоров ЦАРЭС и ПП.

Однако, хотя инструмент ИМЭК помогает выявлять узкие места и оценивать общую эффективность коридоров ЦАРЭС, он не способен определять коренные причины пробелов или неэффективности на уровне ПП. Настоящее исследование восполняет этот пробел за счёт расширения инструмента ИМЭК с помощью CBTTFI.

CBTTFI предоставляет более детальную информацию об операционных, институциональных и нормативных узких местах на уровне ПП, уделяя особое внимание четырём областям: (i) таможенные процедуры и формальности, (ii) координация таможенных органов, (iii) объекты поддержки транзита через границу и (iv) транспортное регулирование. На основе данных структурированного опроса в исследовании выявлены возможные причины задержек и повышенных затрат в отдельных ПП в Азербайджане, Грузии, Пакистане, Туркменистане и Узбекистане, а также сформулированы практические рекомендации по модернизации таможенной службы, совершенствованию управления рисками, развитию инфраструктуры и гармонизации транспортных стандартов. Отчёт был опубликован в июле 2025 года и доступен на [веб-сайте ЦАРЭС](#).

- **Ежегодный отчёт ЦАРЭС за 2023 год «Измерение и мониторинг эффективности коридоров» (ИМЭК).** Используя данные о грузоперевозках, собранные в ПП, инструмент ИМЭК измеряет эффективность транспорта и торговли по шести коридорам путем отслеживания пяти индикаторов упрощения процедур торговли, а именно: времени пересечения границ, затрат на пересечение границ, транспортных затрат, а также скорости движения по коридору (скорость с задержкой (SWD) и скорость без задержки (SWOD)). Данный отчёт демонстрирует противоречивые результаты. В сфере железнодорожного транспорта отмечено улучшение как скорости, так и времени прохождения границы, однако затраты выросли по сравнению с предыдущим годом. В сфере автомобильного транспорта, напротив, затраты снизились, а скорость увеличилась, но время прохождения границы

ухудшилось по сравнению с предыдущим годом. Ежегодный отчёт ИМЭК за 2023 год был опубликован в августе 2025 года Институтом ЦАРЭС при поддержке Программы ЦАРЭС и АБР. С отчётом можно ознакомиться на [веб-сайте Института ЦАРЭС](#).

- **1-е заседание Рабочей группы по автомобильным дорогам.** На 22-м заседании ККТС и 24-й Министерской конференции ЦАРЭС было одобрено создание Рабочей группы ЦАРЭС по автомобильным дорогам для руководства реализацией проектов и оказания консультативной поддержки в подсекторе автомобильных дорог ЦАРЭС, включая управление дорожными активами, техническое обслуживание, проектирование устойчивых дорог и обеспечение безопасности дорожного движения. 11–12 марта 2026 года в Урумчи (КНР) состоялось первое заседание Группы, на котором обсуждался проект первоначального плана работы Рабочей группы ЦАРЭС по автомобильным дорогам (2026-2028 гг.) и определялись потребности в знаниях и наращивании потенциала в дорожном секторе ЦАРЭС.

В ходе заседания также были представлены текущие инициативы, такие как инициатива АБР «Инструментарий «Зелёные дороги»», проект «Транспортное моделирование ЦАРЭС» и инициатива BUILD, а также презентации по программам в отдельных странах. В заседании приняли участие делегаты из стран ЦАРЭС, АБР и Института ЦАРЭС. Следующее заседание Рабочей группы по автомобильным дорогам состоится во втором квартале 2027 года.

- **Подписание Меморандума о взаимопонимании между АБР и Институтом ЦАРЭС.** В мае 2026 года АБР и Институт ЦАРЭС подписали Меморандум о взаимопонимании с целью институционализации и укрепления своего партнёрства в области развития знаний, научных исследований и наращивания потенциала в сфере транспорта в регионе ЦАРЭС. АБР и Институт ЦАРЭС будут содействовать развитию обмена знаниями и проведению учебных мероприятий, исследований и диалогов по вопросам политики в целях укрепления сотрудничества и интеграции между странами ЦАРЭС, а также продвижения общей транспортной повестки дня ЦАРЭС.
- **Транспортная модель ЦАРЭС.** В сотрудничестве с Институтом ЦАРЭС ведётся разработка транспортной модели, которая станет инструментом для оценки изменений в транспортных потоках и количественной оценки экономических выгод при различных сценариях, определяемых изменениями экономических и других переменных, включая ВВП, численность населения, транспортные издержки, интенсивность движения и т. д. Предварительные результаты, полученные с использованием транспортной модели ЦАРЭС, будут представлены в ходе заседания ККТС в июне 2026 года.

Е. Транспортная сфера в целом:

- **Среднесрочный обзор Транспортной стратегии ЦАРЭС до 2030 года.** В данном документе представлены выводы и **рекомендации** по итогам среднесрочного обзора Транспортной стратегии ЦАРЭС до 2030 года (ТСЦ-2030), в ходе которого была проанализирована эффективность и актуальность Стратегии с учётом текущих тенденций и меняющихся потребностей стран ЦАРЭС.

В рамках **среднесрочного обзора** было отмечено, что **ТСЦ-2030** по-прежнему актуальна и эффективно способствует достижению своих основных целей –

укреплению транспортной связанности и обеспечению устойчивого развития. В среднесрочном обзоре было рекомендовано повысить общую эффективность транспортных коридоров за счёт комплекса мер, направленных на: (i) укрепление трансграничных транспортных связей и повышение эффективности коридоров; (ii) содействие **диверсификации** видов транспорта наряду с интеграцией логистических систем и более широким использованием систем «интеллектуальной» мобильности; (iii) активизацию цифровизации и расширение устойчивого, безопасного и экологически чистого транспорта; а также (iv) углубление институционального сотрудничества и совершенствование систем планирования.

Помимо прочего, в отчёте по итогам **среднесрочного обзора** также было рекомендовано добавить устойчивость в качестве третьей стратегической цели (**наряду** со связанностью и устойчивым развитием) для противодействия климатическим, геополитическим и другим рискам (например, пандемии, рискам энергетической безопасности, сбоям в цепочках поставок, и т.д.), продолжение поддержки инициатив по созданию информационных продуктов и наращиванию потенциала, создание Рабочей группы по интеллектуальной мобильности (SMWG) и Рабочей группы по автомобильным дорогам для укрепления структуры ККТС, расширение роли Института ЦАРЭС в транспортном планировании, масштабирование экологически чистого и цифрового транспорта, а также продвижение подхода, ориентированного на экономические коридоры. Важным также считается уделение приоритетного внимания совершенствованию ПП с целью сокращения задержек и высоких затрат при пересечении границ, в то время как развитие альтернативных коридоров может способствовать укреплению устойчивости транспортного сектора.

Рекомендации по доработке стратегии основывались преимущественно на выводах, полученных от национальных органов власти и других ключевых заинтересованных сторон в ходе обширных консультаций, в сочетании с меняющимися приоритетами, обусловленными глобальными событиями и технологическими достижениями. Это помогло обеспечить актуальность, релевантность и соответствие стратегии приоритетам и потребностям стран ЦАРЭС. Среднесрочный обзор также проводился одновременно и в сотрудничестве со среднесрочными обзорами «Интегрированной программы в области торговли ЦАРЭС (ИПТЦ) 2030» и «Цифровой стратегии ЦАРЭС 2030» с целью выявления совместных синергетических эффектов между транспортом, торговлей и цифровизацией в рамках инициативы. Отчёт был опубликован в сентябре 2025 года и одобрен на 24-й Министерской конференции ЦАРЭС в ноябре 2025 года.

На период 2025-2029 годов АБР ориентировочно запланировал реализацию более 20 межсекторальных проектов и программ с объёмом финансирования, превышающим 4 млрд долларов США. В 2025 году АБР мобилизовал почти 700 млн долларов США на межсекторальные операции в странах, прилегающих к 2-му коридору ЦАРЭС. Ориентировочный портфель проектов АБР отражает стратегическую направленность на развитие более широкого экономического пояса «Коридор 2 ЦАРЭС», поддержку мультимодальной связанности, транспортных узлов и связанных с ними цепочек создания добавленной стоимости посредством модернизации, электрификации и цифровой трансформации железных дорог; реконструкции и модернизации ключевых автомобильных магистралей и объездных дорог с учётом требований климатической устойчивости; а также

целенаправленного совершенствования ПП и логистики. Эти инвестиции в транспортную инфраструктуру дополняются межсекторальными проектами, направленными на содействие «зелёному» и устойчивому росту, развитию устойчивой городской мобильности, повышению квалификации и профессиональному образованию в интересах «зелёной» экономики, укреплению потенциала в области цифровых и передовых технологий, развитию инфраструктуры специальных экономических зон, а также улучшению предоставления медицинских и социальных услуг.

Таблица 2: Запланированные мероприятия в транспортном секторе с июня 2026 года

Направление	Тип (ПЗ, мероприятие)	Мероприятия	Сроки
Повышение эффективности трансграничных перевозок и транспортных коридоров	Мероприятие	Семинар, посвящённый региональному опыту и практикам в области совершенствования трансграничных перевозок и упрощения процедур торговли, с последующей ознакомительной поездкой в типичный внутренний или морской порт в КНР	4-й квартал 2026 года
Содействие диверсификации видов транспорта и развитию «интеллектуальной» мобильности	ПЗ	Отчёт ЦАРЭС «Повышение устойчивости портов, логистики и морской транспортной связанности к изменению климата», 2027 год	Август 2027 г.
	Мероприятие	Семинар по оценке климатических рисков и определению приоритетных инвестиционных проектов в сфере портов, логистики и морских перевозок в соответствии со стратегиями ЦАРЭС	Май 2027 г.
		2-е заседание Рабочей группы по интеллектуальной мобильности	2027 год
Расширение масштабов развития экологичного, устойчивого, инклюзивного и цифрового транспорта	ПЗ	ИИ для дорог: Руководство по внедрению систем управления транспортом на основе данных	2-й квартал 2027 года
	Мероприятие	Серия вебинаров по безопасности дорожного движения	2 июня – 18 августа, октябрь – ноябрь 2026 года
		Региональный тренинг по применению искусственного интеллекта в транспортной сфере	2-й квартал 2027 года
Углубление институционального сотрудничества и планирования	ПЗ	Отчёт о ходе реализации в транспортном секторе ЦАРЭС за 2026 год	Июнь 2026 г.
		Совместные информационные материалы АБР и Института ЦАРЭС	8–9 июня 2026 и 2030 гг.
		Информационные материалы и мероприятия по укреплению потенциала	8–9 июня 2026 г. (объявление)–2030 г.
	Мероприятие	23-е заседание Координационного комитета транспортного сектора ЦАРЭС	8–9 июня 2026 г.

		10-е заседание Рабочей группы по железнодорожному транспорту	3–5 июня 2026 г.
		2-е заседание Рабочей группы по автомобильным дорогам	2027

ПЗ = продукт знаний.