



ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ ЦАРЭС 2030

СРЕДНЕСРОЧНЫЙ ОБЗОР

Итоговый отчет

Сентябрь 2025 г.

Для одобрения Министрами

24-я Министерская конференция ЦАРЭС

20 ноября 2025 года

АББРЕВИАТУРЫ

АБР	-	Азиатский банк развития
ПП	-	пункт пропуска
ЦАРЭС	-	Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество
ИПТЦ	-	Интегрированная программа в области торговли ЦАРЭС до 2030 года
COVID-19	-	коронавирусное заболевание
ИМЭК	-	Измерение и мониторинг эффективности коридоров
ТСЦ	-	Транспортная стратегия ЦАРЭС
ССО	-	среднесрочный обзор
ГЧП	-	государственно-частное партнерство
РФ	-	Российская Федерация

ОГЛАВЛЕНИЕ

Резюме	1
I. Введение	4
II. Транспорт и упрощение процедур торговли	6
(i) Синергия между транспортом и торговлей	6
(ii) Последние тенденции в сфере торговли в регионе ЦАРЭС	7
III. Глобальные процессы и меняющиеся технологии	12
(i) Введение	12
(ii) Устойчивость к изменению климата, предотвращение стихийных бедствий и декарбонизация	12
(iii) Экономический коридор и умная мобильность	13
(iv) Цифровизация и новые технологии	14
(v) Региональные конфликты	14
IV. Обзор Транспортной стратегии ЦАРЭС 2030	15
(i) Обзор	15
(ii) Обзор стратегической структуры	16
(iii) Содействие трансграничным перевозкам и логистике	18
(iv) Автомобильные дороги и управление дорожными активами	23
(v) Безопасность дорожного движения	24
(vi) Железные дороги	26
(vii) Авиация	28
V. Рекомендации Среднесрочного обзора	29
(i) Введение	29
(ii) Эффективность существующей ТСЦ-2030	29
(iii) Повышение эффективности трансграничных перевозок и коридоров	29
(iv) Продвигать увеличение диверсификации видов транспорта, интегрированные логистические системы и интеллектуальную мобильность	30
(v) Расширять экологически чистый, жизнестойкий, инклюзивный и цифровизированный транспорт	31
(vi) Углубление институционального сотрудничества и будущего планирования	32
(vii) Продолжение поддержки развития потенциала и продуктов знаний	33
(viii) Повышение роли Института ЦАРЭС	33
(ix) Стратегические потребности после 2030 года	34

ПРИЛОЖЕНИЕ

Семинары, обучающие программы и продукты знаний (с января 2020 по июнь 2025 года)

СПИСОК ТАБЛИЦ

Прогресс ЦАРЭС в области безопасности дорожного движения в 2010-2021 гг.

СПИСОК РИСУНКОВ

- Рисунок 1 Инвестиции ЦАРЭС по секторам
- Рисунок 2 Изменения в структуре внешней торговли в экономике стран ЦАРЭС, 2018-2030 гг.
- Рисунок 3 Внешнеторговый оборот с основными торговыми партнерами в 2018-2023 гг.
- Рисунок 4 Международные контейнерные транзитные перевозки через Казахстан, 2018-2023 гг.
- Рисунок 5 Торговля неэнергетическими товарами по видам транспорта для отдельных стран ЦАРЭС, 2022 г.
- Рисунок 6 Рост торговли услугами по странам ЦАРЭС, 2018-2023 гг.
- Рисунок 7 Индикаторы для автомобильных и железнодорожных коридоров ЦАРЭС, 2017-2023 гг.
- Рисунок 8 Оценка зрелости СУДА
- Рисунок 9 Предлагаемая структура ККТС и Рабочих групп

СПИСОК КАРТ

- Карта 1 Мультимодальные коридоры ЦАРЭС
- Карта 2 Выделенные железнодорожные коридоры ЦАРЭС

Резюме

Транспортная стратегия Центральнoазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) до 2030 года была одобрена министрами стран ЦАРЭС в ноябре 2019 года, и данный среднесрочный обзор (ССО) следует за недавним СО общей Стратегии ЦАРЭС 2030. Он был разработан с целью отразить глобальные, региональные и национальные изменения, произошедшие с момента его принятия, включая такие факторы, как климатические риски, цифровая трансформация и меняющаяся геополитическая динамика. Среднесрочный обзор был проведен совместно с каждой из стран-членов ЦАРЭС, чтобы обеспечить отражение в нем их целей и потребностей в региональных транспортных услугах, а также их способности достичь намеченные результаты в каждом из транспортных подсекторов. В консультациях также участвовали партнеры по развитию, заинтересованные стороны из частного сектора и Институт ЦАРЭС.

Чтобы отразить важную синергию между транспортом, торговлей и цифровизацией, среднесрочный обзор был проведен совместно со среднесрочными обзорами как Интегрированной программы в области торговли ЦАРЭС (ИПТЦ) до 2030 года, так и Цифровой стратегии ЦАРЭС 2030.

Основные выводы заключаются в том, что ТСЦ 2030 успешно обеспечила улучшение своих двух стратегических целей, сосредоточенных на связанности и устойчивости, и по-прежнему сохраняет свою актуальность. Ее пять стратегических направлений, включающих (i) упрощение трансграничных перевозок и логистики, (ii) дороги и управление дорожными активами, (iii) безопасность дорожного движения, (iv) железные дороги и (v) авиацию, также должны и в дальнейшем составлять основу стратегической рамочной программы. С учетом меняющихся потребностей развития в ССО вводится третья стратегическая цель, а именно – обеспечение устойчивости для смягчения последствий сбоев, обусловленных изменением внешних условий деятельности.

Четыре ключевые рекомендации ССО:

1. Повысить эффективность трансграничного транспорта и коридоров

- Создать механизм финансирования для улучшения пограничных пунктов пропуска (ПП) с учетом потребностей в инфраструктуре и «мягких» аспектах, а также содействовать созданию совместных ПП;
- Продвигать подход на основе экономических коридоров для комплексного решения проблем транспортной связанности, доступности и мобильности; устранить узкие места; и активизировать экономическую деятельность вдоль коридоров;
- Увеличить пропускную способность и улучшить связанность Коридора 2 за счет модернизации инфраструктуры, создания мультимодальных логистических центров, гармонизации нормативных требований и внедрения цифровых процессов; и
- Решить проблемы узких мест в транспорте Каспийского моря и портах Черного моря за счет расширения пропускной способности портов и мультимодального сообщения.

2. Содействовать диверсификации видов транспорта и интеллектуальной мобильности

- Укреплять интермодальную связанность, особенно между портами, железными и автомобильными дорогами, для повышения эффективности и снижения затрат на логистику;
- Поощрять разработку политических рамок, поддерживающих переход на низкоуглеродные виды транспорта, такие как железнодорожный и водный транспорт;
- Содействовать гармонизации логистических процессов и предложить региональные стандарты для мультимодальной документации; и
- Создать Рабочую группу по интеллектуальной мобильности для продвижения интеллектуальных транспортных систем, цифровизации транспорта, электронной мобильности, комплексного развития общественного транспорта и устойчивого городского планирования.

3. Расширять масштабы экологически чистого, устойчивого, инклюзивного и цифровизированного транспорта

- Включить устойчивость в качестве одной из стратегических целей Транспортной стратегии ЦАРЭС наряду с транспортной связанностью и устойчивостью;
- Поддерживать экологизацию и электрификацию транспорта (например, с помощью инструментария «Зеленые дороги») и создание зон с низким уровнем выбросов в городских районах для поддержки целевых показателей вкладов, определяемых на национальном уровне;
- Расширить усилия по обеспечению безопасности дорожного движения путем внедрения подхода к созданию безопасных систем и совершенствования цифровых решений; и
- Продвигать устойчивые методы логистики и интегрировать связанные с торговлей цифровые платформы для международных грузоперевозчиков.

4. Углублять институциональное сотрудничество и планирование на будущее

- Расширять функции Института ЦАРЭС в области планирования транспортных и экономических коридоров, консультирования по вопросам проводимой политики и наращивания потенциала, усиливая функции по измерению и мониторингу эффективности коридоров (ИМЭК);
- Регулярно организовывать работу рабочих групп по интеллектуальной мобильности, автомобильным и железным дорогам в рамках Координационного комитета транспортного сектора и укреплять связи с органами по упрощению процедур торговли в рамках ИПТЦ и Цифровой стратегии ЦАРЭС;
- Подготавливать ежегодные профили транспортного сектора и ведущие доклады с использованием данных Азиатской транспортной обсерватории и ИМЭК; и
- Планировать потребности на период после 2030 года с учетом изменений в торговле, климатических рисков и технологических сбоев.

В ССО рекомендуется, чтобы Институт ЦАРЭС играл все более важную роль в развитии транспортного сектора региона, проводя важные технические исследования, научные работы и оценки в соответствии со своими возможностями.

До завершения периода, охватываемого ТСЦ 2030, следует провести оценку региональных транспортных потребностей, чтобы определить приоритетные потребности транспортного сектора на период после 2030 года.

I. Введение

1. Транспортная стратегия Центральнoазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) до 2030 года (ТСЦ 2030) была одобрена министрами ЦАРЭС в ноябре 2019 года. Она была подготовлена с учетом всеобъемлющей Стратегии ЦАРЭС 2030, которая обеспечивает основу для стимулирования регионального сотрудничества и интеграции в 11 странах региона.¹ Среднесрочный обзор (ССО) всеобъемлющей Стратегии ЦАРЭС 2030² был одобрен министрами ЦАРЭС в ноябре 2024 года, и одной из его ключевых рекомендаций было начать среднесрочные обзоры всех секторальных стратегий, чтобы обеспечить их соответствие общей региональной стратегии путем пересмотра их эффективности и перераспределения их сосредоточенности, если это будет сочтено необходимым. В соответствии с этой рекомендацией, в данном отчете обобщены результаты среднесрочного обзора ТСЦ 2030.

2. Среднесрочный анализ ТСЦ 2030 проводился в партнерстве со странами ЦАРЭС посредством обширной программы поездок по странам, включавшей проведение семинаров с широким кругом заинтересованных сторон – как из государственного, так и из частного секторов – и индивидуальных встреч с ключевыми ведомствами, представляющими, в числе прочего, министерства финансов и экономического планирования, а также профильные технические министерства, представляющие транспортный, торговый и цифровой секторы.³ Результаты страновых консультаций послужили основной информацией для доработки стратегии. В сочетании с меняющимися приоритетами, обусловленными глобальными событиями и технологическим развитием, были определены различные меры, необходимые для повышения эффективности стратегии и определения соответствующих корректировок, которые позволят улучшить результаты и воздействие в транспортном секторе на оставшийся период до 2030 года и далее.

3. Основная часть инвестиций ЦАРЭС пришлась на транспорт, и в период действия ТСЦ 2030 с 2021 по 2024 гг. были осуществлены инвестиции в размере 8,61 млрд долларов США, что составляет 16,5% от общего объема инвестиций ЦАРЭС. Из общей суммы в 3,91 млрд долларов США, инвестированной в транспорт партнерами по развитию, 2,13 млрд долларов США (54,5%) было профинансировано Азиатским банком развития (АБР), 1,22 млрд (31,2%) – другими партнерами по развитию, и 0,56 млрд (14,4%) – самими странами ЦАРЭС. Эти инвестиции внесли значительный вклад в усиление связанности между странами ЦАРЭС и активизацию международной торговли и перевозок.

¹ В Центральнoазиатское региональное экономическое сотрудничество (ЦАРЭС) входят Афганистан, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Пакистан, Китайская Народная Республика, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Азиатский банк развития (АБР) приостановил свою деятельность в Афганистане в августе 2021 года, и данный среднесрочный обзор не учитывает мнения этой страны.

² АБР. 2024. *Среднесрочный обзор Стратегии ЦАРЭС 2030*.

³ Программа страновых консультаций по Среднесрочному обзору (ССО) Транспортной стратегии ЦАРЭС до 2030 года включает следующие мероприятия: 11-14 февраля 2025 года – Монголия, 5-7 марта 2025 года – заседание Национальных координаторов ЦАРЭС (в Маниле), 11-13 марта 2025 года – Казахстан, 17-20 марта 2025 года – КНР, 4-8 апреля 2025 года – Азербайджан, 10-11 апреля 2025 года – Кыргызская Республика, 21-25 апреля 2025 года – Узбекистан, 28-29 апреля 2025 года – Таджикистан, 6-7 мая 2025 года – Грузия (виртуально), 16 мая 2025 года – Туркменистан (виртуально), и 2-3 июня 2025 года – Пакистан. Проект рекомендаций также был представлен на параллельном мероприятии на полях Саммита Международного транспортного форума 21 мая 2025 года.

4. ТСЦ 2030 также включает в себя отдельные подстратегии для двух тем, относящихся к разным видам транспорта – в частности, железнодорожного сектора и безопасности дорожного движения.⁴ Среднесрочный обзор включал в себя рассмотрение обеих этих подстратегий с целью обеспечить уверенность в том, что их фокус по-прежнему соответствует общим целям ЦАРЭС в транспортном секторе и удостовериться в их способности обеспечить достижение запланированных результатов в каждом из их подсекторов.

5. По сути, транспорт – это важнейшая услуга, которая очень тесно связана с другими секторами экономики, поскольку она обеспечивает важные связи между местами производства и потребления и способствует экономическому росту и развитию. По этой причине транспорт и торговля тесно взаимосвязаны, поскольку транспорт обеспечивает средства для содействия торговле, а без эффективного транспорта потенциал экономической выгоды от торговли навряд ли будет реализован в полном объеме. Цифровая трансформация стремительно преобразует целый ряд направлений деятельности по всему спектру развития и, в особенности, влияет на то, как транспортный и торговый секторы влияют на предоставление инфраструктуры и услуг. Цифровизация революционизирует транспортную инфраструктуру и услуги, приводя к появлению более эффективных, безопасных и устойчивых решений в области мобильности. Важным взаимодействием между транспортом и торговлей является расширение безбумажных процессов и процедур для содействия более эффективной транспортировке грузов через границы, сокращая время и задержки. Ожидается, что распространение цифровизации в регионе ЦАРЭС окажет глубокое воздействие на повышение эффективности внутрирегиональной и внешней торговли и повысит значимость магистральных мультимодальных транспортных коридоров, обслуживающих регион.

6. Чтобы отразить важную синергию (согласованное взаимодействие) между транспортом, торговлей и цифровизацией, среднесрочный обзор был проведен одновременно с промежуточными обзорами Интегрированной программы ЦАРЭС в области торговли (ИПТЦ) до 2030 года и Цифровой стратегии ЦАРЭС до 2030 года.⁵ Ожидается, что это действие расширит сферу потенциальной поддержки транспортного сектора, включив элементы торговли и цифровых структур в сферу охвата будущих проектов и программ, тем самым извлекая выгоду из всех секторов.

7. В ССО также признаны результаты и выводы недавнего обзора эффективности развития программы ЦАРЭС.⁶

⁴ АБР. 2017. *Раскрытие потенциала железных дорог: Стратегия развития железнодорожного транспорта ЦАРЭС, 2017-2030*; и АБР. 2017. *Безопасная связанность: Региональная стратегия безопасности дорожного движения стран ЦАРЭС, 2017-2030 гг.*

⁵ АБР. 2019. *Интегрированная программа ЦАРЭС в области торговли (ИПТЦ) до 2030 года и Скользящий стратегический план действий на 2018-2020 годы*; и АБР. 2022. *Цифровая стратегия ЦАРЭС 2030: Ускорение цифровой трансформации для региональной конкурентоспособности и инклюзивного роста.*

⁶ АБР. 2025 (готовится к публикации). *Эффективность развития ЦАРЭС 2030: 2021-2023 гг.*

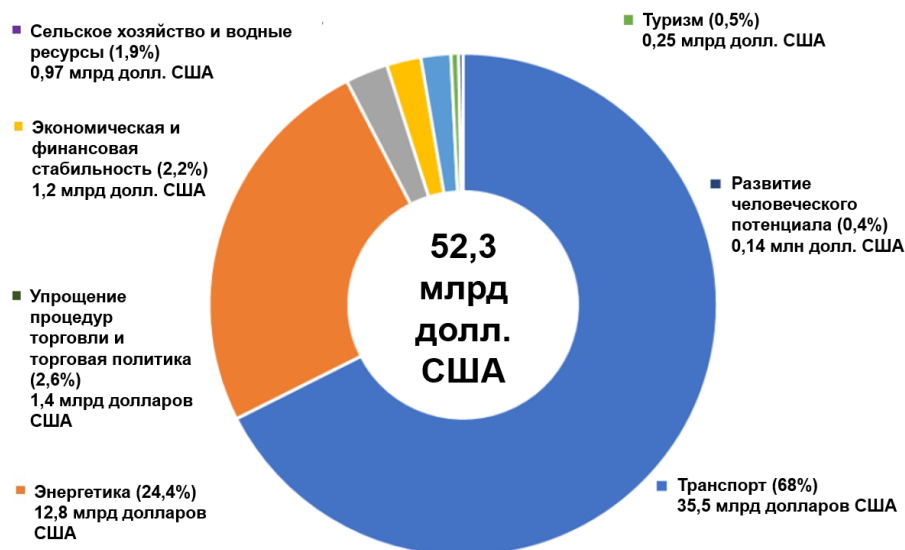
II. Транспорт и упрощение процедур торговли

(i) Синергия между транспортом и торговлей

8. Многочисленные исследования выявили синергию между транспортом и торговлей.⁷ Эффективная торговля является одним из ключевых параметров для достижения экономического развития. Возможно, самым важным фактором торговли является доступность транспортных услуг, поскольку она в значительной степени зависит от эффективного, надежного, устойчивого и безопасного транспорта для перемещения товаров, услуг и людей между пунктами отправления и назначения. Транспортная инфраструктура и сопутствующие логистические услуги обеспечивают основу для международной торговли, связывая предприятия с международными рынками и способствуя экономическому развитию. Эффективные недорогие транспортные услуги крайне важны для региона ЦАРЭС, большая часть которого не имеет выхода к морю и характеризуется огромными расстояниями для сообщения со многими внутренними и внешними торговыми партнерами. Следствием географического положения региона является то, что большие расстояния до основных рынков добавляют значительное время и затраты на транспортировку продаваемых товаров и услуг, и один лишь этот фактор является значительным препятствием для торговли и иностранных инвестиций по сравнению со странами и районами в других регионах. Поэтому очень важно, чтобы транспортные услуги в регионе были недорогими, эффективными и надежными. Поскольку наличие качественной транспортной инфраструктуры является основным требованием для стимулирования экономического роста и развития в регионе, поддержка, предоставляемая в рамках программы ЦАРЭС, в приоритетном порядке направлена на развитие транспортной инфраструктуры и услуг, на которые приходится 68% от общего объема инвестиций (Рисунок 1).

⁷ См. например, UNCTAD. 2003. *Эффективный транспорт и упрощение процедур торговли для улучшения участия развивающихся стран в международной торговле*. Конференция ООН по торговле и развитию, Женева. 8-12 декабря.

Рисунок 1: Инвестиции ЦАРЭС по секторам
(по состоянию на декабрь 2024 года)

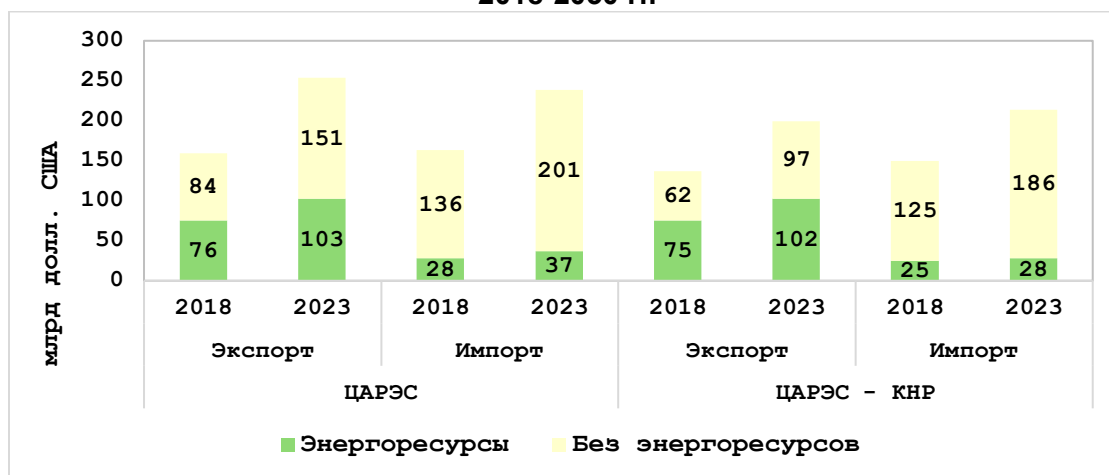


Примечание: База данных о портфеле ЦАРЭС (инвестиционные проекты) находится на стадии пересмотра и проверки в ходе консультаций с партнерами по развитию и координаторами секторов ЦАРЭС в АБР.

(ii) Последние тенденции в сфере торговли в регионе ЦАРЭС

9. С момента принятия Транспортной стратегии ЦАРЭС в 2019 году товарная торговля в регионе стремительно растет (Рисунок 2), несмотря на глобальный экономический спад, вызванный пандемией коронавирусной болезни (COVID-19). За 5-летний период с 2018 по 2023 год общий товарооборот в регионе ЦАРЭС в целом увеличился на 52%, что очень выгодно отличается от роста объема мировой торговли, который составил лишь 22%. Однако если исключить из анализа торговлю энергоносителями, то рост товаров и услуг для региона в целом достиг 60%. Это достижение объясняется как уверенным ростом экономики стран ЦАРЭС, так и способностью экономики отдельных стран ЦАРЭС заполнить пробелы на российском рынке экспортом и реэкспортом после вторжения России в Украину. Примечательными особенностями торговли с точки зрения ее влияния на транспортные услуги является то, что большая часть экспорта состоит из продукции добывающей промышленности, такой как углеводороды, минералы и сельскохозяйственная продукция, в то время как основная часть импорта состоит из промышленных товаров. Экспорт углеводородов транспортируется, в основном, по трубопроводам, в то время как товарная продукция пользуется, в основном, услугами автомобильного и железнодорожного транспорта. В целом, в экономике многих стран ЦАРЭС наблюдается значительный торговый дисбаланс между импортом и экспортом неэнергетических товаров. Этот последний феномен также воспроизводится в транзитной торговле региона, где объем экспорта из Китайской Народной Республики (КНР) значительно превышает объем импорта от торговых партнеров.

Рисунок 2: Изменения в структуре внешней торговли в экономике стран ЦАРЭС, 2018-2030 гг.



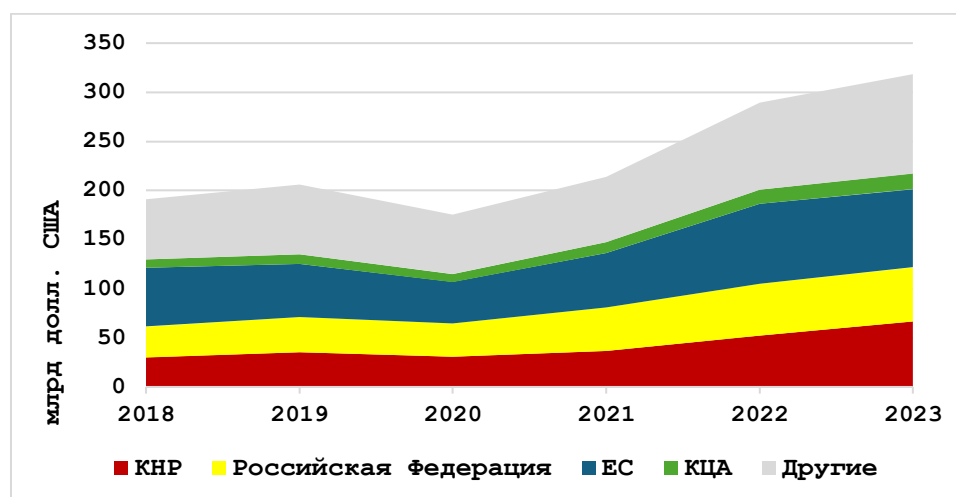
КНР = Китайская Народная Республика, USD = доллар США.

Примечание: Данные по КНР представлены только для Синьцзян-Уйгурского автономного района и Автономного района Внутренняя Монголия.

Источник: UN Comtrade, национальные статистические и таможенные агентства.

10. В период 2018-2023 гг. наблюдался ограниченный прогресс в плане диверсификации торговли. ЦАРЭС является относительно незначительным торговым партнером для КНР, хотя его роль и увеличилась за этот период, достигнув 2,2% от общего торгового оборота в 2023 году по сравнению с 1,5% в 2018 году. В структуре торговли в регионе доминирует КНР, которая является основным торговым партнером с каждой из остальных стран ЦАРЭС. Монголия и Пакистан имеют ограниченную торговлю с экономиками Кавказа и Центральной Азии и друг с другом. У стран Центральной Азии есть три основных торговых партнера: КНР, Российская Федерация и Европейский Союз. Торговля между ключевыми внешними рынками, а также торговля внутри ЦАРЭС увеличивалась примерно на 10% в год в течение 5-летнего периода, как показано на Рисунке 3.

Рисунок 3: Внешнеторговый оборот с основными торговыми партнерами в 2018-2023 гг.



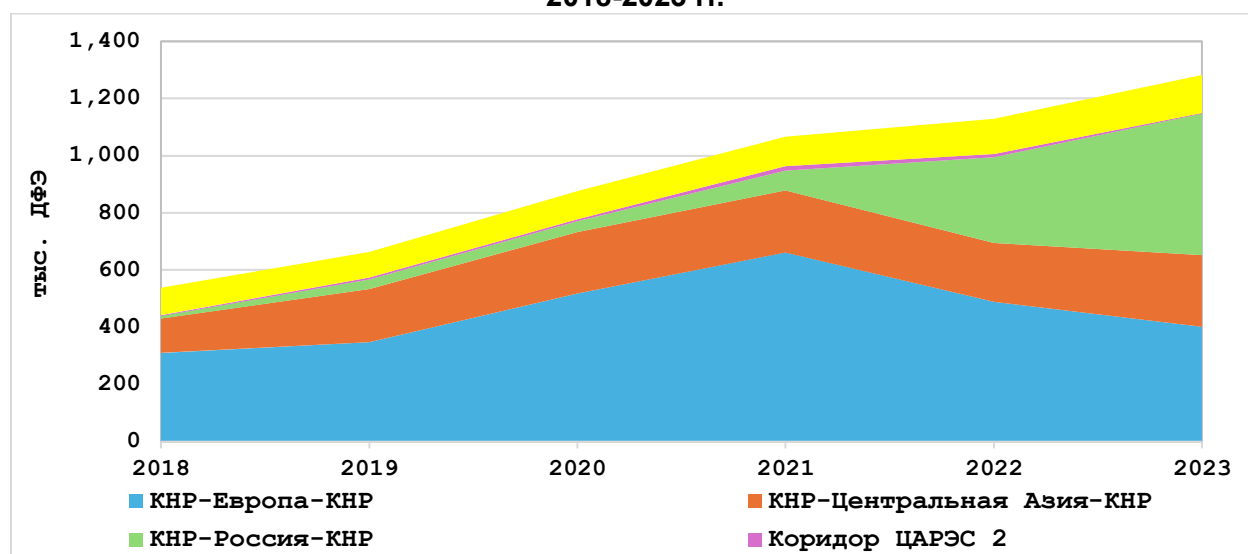
КЦА = Кавказ и Центральная Азия, ЕС = Европейский Союз, КНР = Китайская Народная Республика.

Источники: UN Comtrade, национальные статистические и таможенные агентства.

11. Страны региона ЦАРЭС географически расположены между основными рынками Восточной Азии на востоке, Европейского Союза на западе и Российской Федерации на севере. Регион хорошо известен своими торговыми и транзитными коридорами, которые исторически связывали маршрут «Шелкового пути» между востоком и западом, на протяжении многих столетий выступая в качестве основного торгового коридора. Основные торговые коридоры проходят через каждую из стран Центральной Азии и Кавказа и обеспечивают жизненно важные связи с внешними рынками для стран региона, не имеющих выхода к морю. Сегодня этот регион по-прежнему известен своей ролью в содействии торговле и обеспечивает важные транзитные маршруты, связывающие основные трансконтинентальные рынки. Благодаря своему географическому положению и размерам, Казахстан является основной транзитной страной, обслуживающей торговые потоки – как в направлении восток-запад, так и в направлении север-юг. Транзитная торговля через Казахстан может быть охарактеризована объемами контейнерных перевозок, осуществляемых железнодорожной системой страны, которые в обобщенном виде представлены на Рисунке 4. В период 2018-2023 гг. спрос на перевозки более чем удвоился, что отражает значительный рост во время пандемии COVID-19 и, особенно, после вторжения России в Украину, поскольку торговля между КНР и Российской Федерацией резко возросла. Объемы контейнерных перевозок отражают основные торговые маршруты, связывающие Восточную Азию с Российской Федерацией и Европейским Союзом, и хотя объемы перевозок значительно меньше, торговля между Центральной Азией и Восточной Азией растет, хотя и медленно. Азербайджан также является центром транзитной торговли в регионе, хотя и значительно меньшим по объему. В 2024 году порт Баку (Алят) обработал более 70 000 контейнеров, около 34% которых прибыли из соседних портов Казахстана. Объемы грузовых перевозок через Каспийское море значительно выросли по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года, при этом был зафиксирован рост на 6,7%.⁸ Ограничения потенциала и климатические ограничения, связанные с услугами водного транспорта и портово-железнодорожными соединениями для транскаспийской торговли, являются существенными вызовами для разблокирования возможности более широкого использования Коридора ЦАРЭС 2.

⁸ Что касается пропускной способности альтернативных торговых путей, обслуживающих торговлю между КНР и Европой, пропускная способность Коридора 2 (большей частью совпадающего со Средним коридором) оценивается в 75 000 ДФЭ, по сравнению с 1 575 000 ДФЭ для северного коридора и более чем 35 миллионами ДФЭ для морских путей (презентация на 19-м заседании Координационного комитета по транспортному сектору в Алматы (Казахстан) в октябре 2022 года).

Рисунок 4: Международные контейнерные транзитные перевозки через Казахстан, 2018-2023 гг.



КНР = Китайская Народная Республика.

Примечание: Категория «Другое» включает в себя потоки между Российской Федерацией (как её европейской частью, так и Дальним Востоком) и Центральной Азией, КНР и Беларусью и т.д.

Источник: Национальная железнодорожная компания «Казахстан Темир Жолы».

12. Некоторые страны ЦАРЭС представляют данные о торговле по видам транспорта. В то время как для энергетических потоков нефти и газа используются, в основном, трубопроводы, для торговли неэнергетическими товарами используется, в основном, железнодорожный и автомобильный транспорт, а также водный транспорт – для транскаспийских и дальнейших перевозок из портов Черного моря в Грузии в континентальную часть Европы. Рисунок 5 иллюстрирует данные по видам транспорта, полученные из четырех стран ЦАРЭС, которые имеют значительно отличающуюся экономику и в разной степени полагаются на железнодорожный или автомобильный транспорт. В Казахстане, с его огромными расстояниями, железные дороги играют доминирующую роль в перевозке экспортных и импортных товаров, в то время как в горной Кыргызской Республике преобладает автомобильный транспорт. Водный транспорт, относительно незначительный вид транспорта, используется в Казахстане для транскаспийских перевозок, в то время как в Грузии, имеющей выход к Черному морю, он используется для перевозки почти половины грузов. Общей чертой торговли во многих странах является преобладание объемов импорта по сравнению с объемами экспорта в товарной торговле, которая создает сильно разбалансированный результат. Этот дисбаланс также является ключевой характеристикой торговли между Восточной Азией и ЕС, где преобладает экспорт из Восточной Азии. Менее заметными издержками торгового дисбаланса являются логистические расходы, связанные с перемещением пустых контейнеров в места спроса.

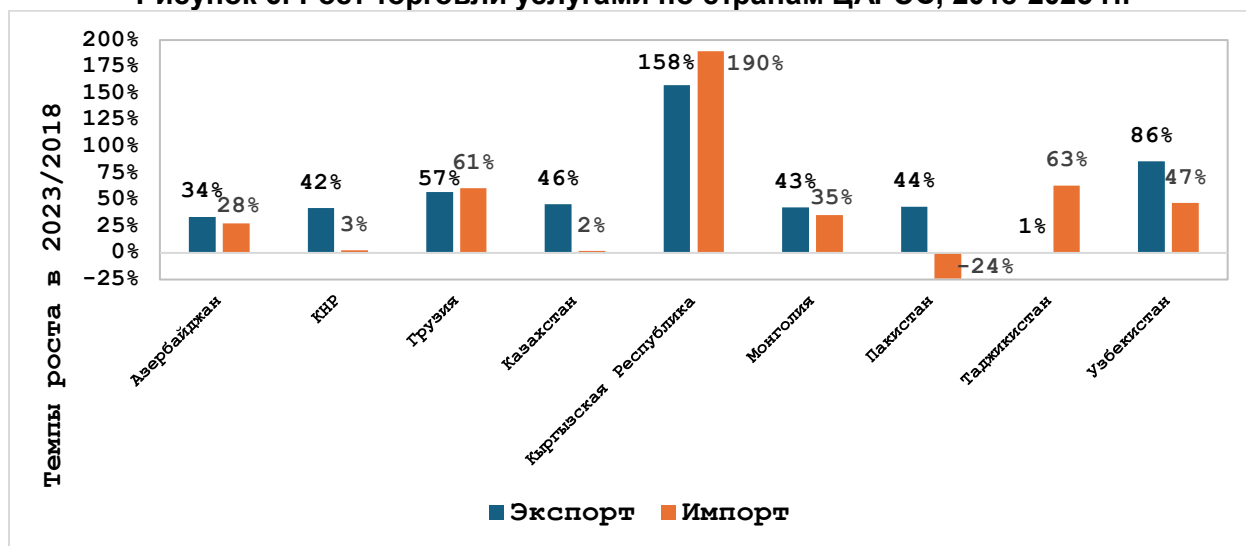
Рисунок 5: Торговля неэнергетическими товарами по видам транспорта для отдельных стран ЦАРЭС, 2022 г.



Источник: UN Comtrade.

13. Торговля услугами (измеряемая в долларах США) росла быстрее, чем торговля физическими товарами во многих странах ЦАРЭС (Рисунок 6). Этот рост был обусловлен увеличением туризма и других международных перемещений людей, а также, в некоторых странах, увеличением финансовых потоков и услуг, связанных с информационно-коммуникационными технологиями (ИКТ). Транспортные и туристические услуги являются двумя основными компонентами торговли услугами, причем большая доля последних приходится на туризм. В экономике стран ЦАРЭС торговля транспортными услугами обычно составляет от 30% до 40% от общей торговли услугами, в то время как доля туристических услуг составляет от 20% до 30% от общего объема. Важным отличием является то, что туристические услуги в значительной степени зависят от авиационного сектора, в то время как торговля товарами зависит, в основном, от автомобильного и железнодорожного транспорта. Что касается торговли финансовыми и ИКТ-услугами, то здесь наибольшее значение имеет наличие «жесткой» (аппаратной) и «мягкой» (программной) цифровой инфраструктуры. Роль цифровых технологий приобретает все большее значение в повышении эффективности и снижении затрат на транспортные и логистические услуги.

Рисунок 6: Рост торговли услугами по странам ЦАРЭС, 2018-2023 гг.



КНР = Китайская Народная Республика.

Источники: Центральные банки стран ЦАРЭС.

III. Глобальные процессы и меняющиеся технологии

(i) Введение

14. С момента разработки и утверждения ТСЦ в 2019 году в мире произошел ряд глобальных событий, которые оказали значительное влияние на то, как транспортный сектор рассматривается с точки зрения развития, а также технологические изменения, которые привели к быстрым переменам в способах эксплуатации и предоставления транспортных услуг. В связи с этим при реализации ТСЦ необходимо учитывать не только меняющуюся глобальную обстановку, но и новые технологии и процессы, которые меняют спрос на транспортную инфраструктуру и услуги, а также их использование. Опыт также показывает, что глобальные конфликты могут оказывать значительное влияние на спрос и предоставление транспортных услуг, и регион ЦАРЭС был затронут такими событиями. ТСЦ необходимо оказать соответствующую поддержку, чтобы проекты и программы учитывали климатические риски, цели декарбонизации и экологизации, а также использование цифровых технологий. Кроме того, в транспортную инфраструктуру и услуги необходимо заложить повышенную устойчивость, чтобы противостоять будущим рискам.

(ii) Устойчивость к изменению климата, предотвращение стихийных бедствий и декарбонизация

15. Регион ЦАРЭС весьма восприимчив к климатическим воздействиям, включающим повышение температуры, экстремальные погодные явления и опасные природные явления, причем все они характеризуются растущими тенденциями, которые, как ожидается, будут усиливаться в будущем.⁹ Транспортный сектор является важным сектором, интегрирующим экономику, поскольку обеспечивает связь между центрами экономического производства и рынками как внутри региона, так и за его пределами. Поэтому важно минимизировать возможные сбои в работе транспортных служб путем

⁹ АБР. 2024. *Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества: План действий в области изменения климата на 2025-2027 гг.*

снижения рисков и повышения устойчивости инфраструктуры. Штормы и наводнения подвергают транспортную инфраструктуру и услуги повышенному риску. Повышение температуры повлияет на такие важные для работы транспорта факторы, как дорожное покрытие, прогиб железнодорожных путей и уменьшение глубины Каспийского моря. Даже если физический ущерб не очевиден, он, скорее всего, снизит производительность транспортных операций и повлияет на безопасность и комфорт пользователей. Поэтому важно принять меры по снижению климатических рисков путем повышения устойчивости сетей и служб транспортной инфраструктуры к возможным сбоям в работе, адаптации и восстановлению.

16. Декарбонизация транспорта является одним из основных направлений глобальной политики, направленной на достижение низкоуглеродной экономики, и была признана в нескольких определяемых на национальном уровне вкладов (ОНУВ) отдельных стран ЦАРЭС. Транспортный сектор вносит основной вклад в изменение климата, поскольку на него приходится около четверти глобальных выбросов CO₂. Как следствие, транспорт играет ключевую роль в переходе к низкоуглеродной экономике, и сектор подвержен ряду рисков, связанных с переходом. Новые события, вероятно, повлияют на транспортный сектор по различным каналам, таким как повышение цен на выбросы углекислого газа и изменения в законодательстве, изменение технологий – например, переход от внутреннего сгорания к электричеству, – и потребуют значительных инвестиций для достижения новых технологических результатов, таких как зарядные станции и возобновляемые источники энергии. Декарбонизация представляет собой серьезный сдвиг в транспортных технологиях, для своевременного достижения которого необходимы синхронизированные планы как транспортного и энергетического секторов, так и пользователей и потребителей.

17. Будущая поддержка транспорта в регионе ЦАРЭС должна уделять больше внимания как противодействию рискам, связанным с изменением климатических тенденций, путем повышения устойчивости транспортной инфраструктуры и услуг, так и поддержке перехода к низкоуглеродному транспортному сценарию путем поощрения соответствующей политики и планов, а также инвестиций в низкоуглеродные технологии и виды транспорта.

(iii) Экономический коридор и умная мобильность

18. Коридоры ЦАРЭС хорошо известны как торговые коридоры, обеспечивающие сообщение с основными торговыми партнерами в Восточной Азии, Европе и других странах. Растущее использование цифровых технологий трансформирует торговые и транспортные услуги от того, что было в основном перемещением товаров из пункта отправления в пункт назначения, до включения логистических услуг, охватывающих координацию и обслуживание функций цепочки поставок, включая консолидацию грузов, хранение, контейнеризацию, документацию, страхование, биобезопасность/таможню и все остальные функции, необходимые для обеспечения беспрепятственного мультимодального перемещения товаров и услуг из пунктов отправления в конечные пункты назначения. Эти интегрированные логистические системы становятся все более важными в цепочке поставок, поскольку стоимость и перемещение товаров увеличиваются, а роль транспортных услуг становится все более важным компонентом стоимости и качества конечного продукта.

19. Изменения в цепочке создания стоимости приводят к повышению роли транспортных коридоров региона, поскольку появляются потенциальные конкурентоспособные маршруты по суше по сравнению с традиционными недорогими

морскими транспортными путями между Восточной Азией и Европой. В последнее десятилетие наблюдается стремительное увеличение роли железнодорожного транспорта для перевозки промышленных товаров более высокой стоимости и скоропортящейся продукции. Использование усовершенствованных интегрированных логистических систем будет играть все более важную роль в повышении производительности железнодорожных маршрутов. Поддержка транспорта должна выходить за рамки улучшения инфраструктуры, и необходим подход к созданию экономических коридоров, включающий услуги и сопутствующие компоненты, которые повысят ценность услуг, таких как создание логистических центров, холодильных установок, интермодальных узлов, транспортных развязок и подъездных путей.¹⁰ Кроме того, для обеспечения эффективной и действенной работы экономических коридоров через границы и континенты необходимы вспомогательные услуги, которые охватывают жизненно важные компоненты содействия торговле.

20. Транспортный сектор быстро переживает изменения по мере того, как все шире используются технологические разработки и инновации, включая новые бизнес-модели и модели экономической политики, которые способствуют повышению безопасности, эффективности, гибкости, интеграции и экологической устойчивости. Эти так называемые «умные» решения в области мобильности, такие как интеллектуальные транспортные системы, цифровизация, автомобили с низким уровнем выбросов, общественный транспорт и совместное использование транспортных средств, велосипедные и пешие прогулки, управление спросом на транспорт и интегрированное городское планирование, могут принести пользу транспорту вдоль коридоров ЦАРЭС, особенно в городских узлах, где растущие заторы негативно влияют на грузоперевозки на большие расстояния. Кроме того, необходимо оценить переход к созданию зеленых грузовых коридоров и роль городских узлов, а также принять меры для преобразования устойчивости коридоров ЦАРЭС.

(iv) Цифровизация и новые технологии

21. Цифровизация меняет транспортный сектор, преобразуя транспорт и транспортные услуги по широкому спектру – от инженерных проектов инфраструктуры до планирования и предоставления транспортных услуг в режиме реального времени. Появляющиеся технологии, такие как искусственный интеллект (ИИ), аналитика больших данных и интеллектуальные транспортные системы, станут мощными помощниками в обеспечении эффективности и интеграции всех видов транспорта в регионе ЦАРЭС. Эти инновации обладают значительным потенциалом для снижения торговых и логистических затрат, оптимизации использования активов и повышения устойчивости транспортных сетей. Чтобы полностью реализовать эти преимущества, сектору крайне важно принять перспективный образ мышления – открытость к продвижению новых цифровых решений и операционных моделей. Этот технологический сдвиг особенно важен для региона, где географические расстояния и ограниченные возможности транспортного сообщения вносят существенный вклад в повышение стоимости перевозок. Используя цифровые технологии и подходы, основанные на искусственном интеллекте, регион сможет преодолеть эти структурные проблемы, повысить конкурентоспособность торговых коридоров и ускорить инклюзивный экономический рост.

(v) Региональные конфликты

¹⁰ АБР. 2023. *Развитие экономических коридоров – от концептуальной основы до практической реализации – Руководство.*

22. Региональные конфликты могут оказывать значительное влияние на международные перевозки, и в последние годы регион ЦАРЭС страдает от таких событий. Нарушения существующих транспортных маршрутов приводят к увеличению затрат, связанных с торговлей, вынуждая искать альтернативные маршруты, что увеличивает время транзита до пунктов назначения. Совсем недавно война России в Украине и конфликт в Красном море оказали значительное воздействие на торговлю, повлияв как на маршруты, что привело к увеличению времени и стоимости транзита, так и на схемы торговли. Быстро развивающиеся железнодорожные перевозки, обслуживающие торговлю между Восточной Азией и Европой, пострадали от санкций в отношении Российской Федерации, и часть этих перевозок была перенаправлена на маршрут Коридора 2, который ограничен из-за пропускной способности Каспийского моря, большого количества международных границ и необходимости перевалки грузов. Это подчеркнуло необходимость повышения устойчивости маршрутов за счет наличия альтернативных вариантов перенаправления перевозок. Санкции в отношении российской торговли привели к значительному увеличению объемов перевозок по Коридорам 2 и 4, так как спрос на перевозки не только меняет маршрут, но и поддерживает рост спроса со стороны новых поставщиков.

23. Конфликты за пределами региона также оказывают прямое и косвенное негативное влияние на Центральную Азию. Конфликт в Красном море повлиял на торговлю и увеличил спрос на сухопутные маршруты через Азию, повысив спрос на использование коридоров ЦАРЭС. Нарушение морских маршрутов не ограничивается прямым воздействием на маршруты, использующие Красное море, поскольку перебои, приводящие к увеличению времени транзита, оказывают резонансное воздействие на глобальные операции, когда нарушаются графики судоходства и на других маршрутах, поскольку активы используются дольше из-за более длительного времени в пути.

24. Чтобы справиться с непредвиденными событиями, необходимо встроить в транспортные системы и операции дополнительную устойчивость, чтобы минимизировать последствия потенциальных сбоев. Для этого необходимо провести оценку рисков и определить затраты на борьбу с каждым фактором риска. Результаты такой оценки, скорее всего, покажут, что в то время как некоторые риски можно относительно легко нейтрализовать, снижение других может оказаться слишком дорогостоящим. Эти последние риски потребуют разработки планов по смягчению последствий, чтобы покрыть любые предполагаемые перебои в работе транспортных служб.

IV. Обзор Транспортной стратегии ЦАРЭС 2030

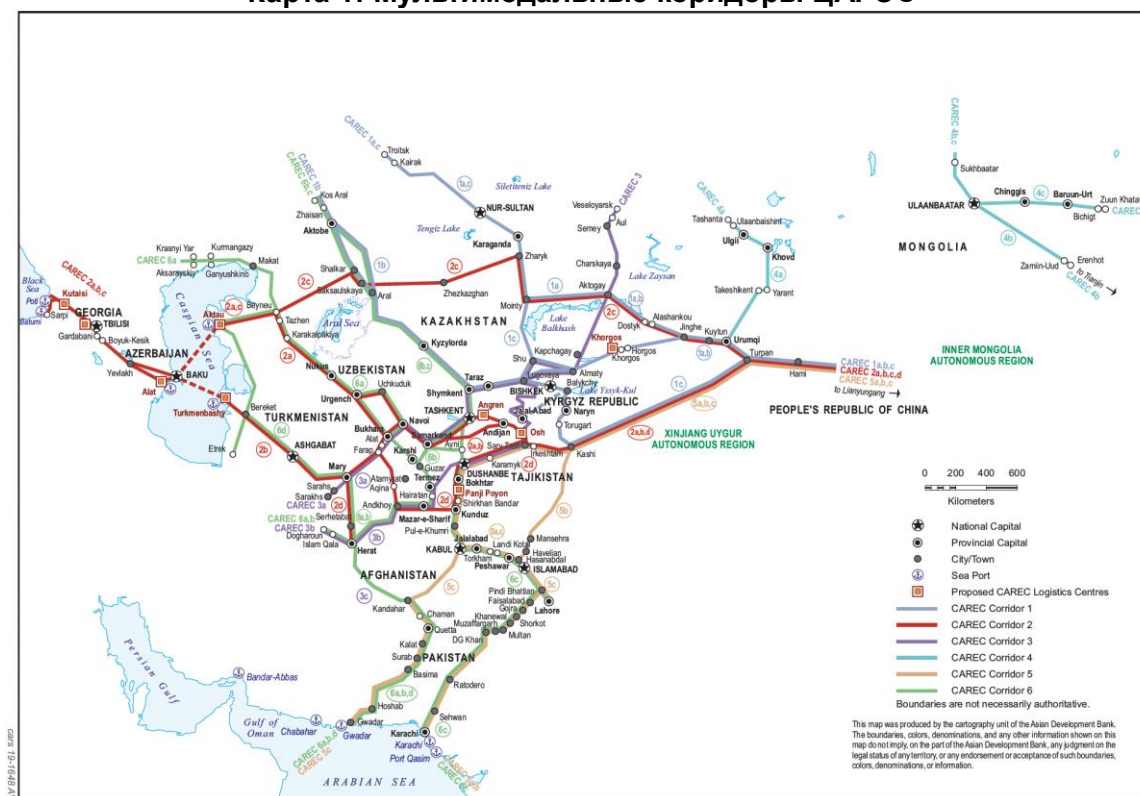
(i) Обзор

25. Транспортная стратегия ЦАРЭС 2030 (ТСЦ 2030) была подготовлена и одобрена министрами ЦАРЭС в 2019 году. В отличие от своей предшественницы, транспортная стратегия была разработана отдельно от торговой повестки, что, как ожидалось, обеспечит большую согласованность всех операционных стратегий ЦАРЭС в направлении достижения ЦАРЭС 2030. В этом отношении ТСЦ была полностью согласована с целями снижения торговых барьеров и сопутствующих затрат, увеличения торговой связанности и сокращения времени торгового оборота. В рамках ТСЦ существуют две отдельные модальные транспортные стратегии, одна из которых охватывает железнодорожный сектор, а другая – безопасность дорожного движения (сноска 4). В ССО рассмотрены обе

эти стратегии в целом, чтобы удостовериться в том, что они остаются актуальными и продолжают поддерживать общие цели транспортного сектора.

26. Транспортная сеть ЦАРЭС состоит из шести мультимодальных коридоров, пересекающих регион в целом с востока на запад и с севера на юг, и представляет собой важные торговые маршруты, обслуживающие регион для связи с внешними рынками, а также маршруты внутри ЦАРЭС, обслуживающие отдельные страны. Эти маршруты были первоначально определены в рамках предыдущей Стратегии развития торговли и транспорта до 2020 года и были сочтены подходящими и репрезентативными, чтобы продолжать поддерживать экономическое и социальное развитие региона. В данном обзоре сеть коридоров не корректировалась, учитывая технические и политические проблемы, связанные с изменением маршрутов, и Карта 1 иллюстрирует сеть мультимодальных коридоров ЦАРЭС. Тем не менее, ССО предполагает, что при рассмотрении стратегических транспортных потребностей региона на период после 2030 года потребуется пересмотр стратегических потребностей, включая выравнивание коридоров.

Карта 1: Мультимодальные коридоры ЦАРЭС



Источник: TСJ 2030

(ii) Обзор стратегической структуры

27. Стратегическая структура в целом основывается на пяти ключевых направлениях, охватывающих (i) трансграничные перевозки и упрощение логистики, (ii) дороги и управление дорожными активами, (iii) безопасность дорожного движения, (iv) железные дороги и (v) авиацию. Эти основные направления охватывают большую часть транспортных перевозок в регионе, учитывая, что водные перевозки относительно малы, но являются

важным звеном мультимодальной транспортной системы, и сосредоточены на транскаспийской торговле и морских портах в Грузии и Пакистане. В основу концепции было положено достижение двух основных целей, а именно – обеспечение связанности и устойчивости.

28. Консультации с агентствами, имеющими отношение к сектору транспорта и торговли, позволили получить отзывы относительно общего стратегического характера ТСЦ 2030.¹¹ В ходе этих обсуждений выяснилось, что стратегический характер программы обеспечивает важное руководство и направление для каждой отдельной страны. Во всех странах стратегические рамки ТСЦ обеспечили общую направленность на достижение улучшенной связанности. Это считалось важнейшим элементом для каждой из стран, учитывая их географическое положение, не имеющее выхода к морю, и исключительно большие расстояния до внешних рынков. Фокус на связанности обусловил важность концепции сети региональных коридоров как одной из основных целей развития в национальных планах развития. Приоритетное совершенствование национальных сегментов коридоров привело к улучшению и совершенствованию сети в целом. Улучшение связанности оказало существенное положительное влияние на возможности каждой из стран по доступу как к внутренним рынкам, так и к рынкам за пределами их национальных границ.¹² Этот результат хорошо согласуется с миссией ЦАРЭС по созданию *«платформы регионального сотрудничества для объединения людей, политики и проектов в целях совместного и устойчивого развития»*. Благодаря улучшенной связанности коридоры могут способствовать увеличению количества людей и объемов торговли по всему региону. Единственная область, которая пока не получила общераспространенной поддержки, хотя ее важность хорошо признана, касается задержек, связанных с контролем и процедурами пересечения границ. Этот вопрос рассматривается ниже – в параграфах 33-39.

29. Однако один из аспектов стратегической основы, который не рассматривается и не пересматривается, – это оценка того, насколько хорошо работают коридоры. На национальном уровне коридоры рассматриваются, в основном, как важные национальные дороги, и лишь немногие из них оценивают региональную торговлю или воздействие, которое оказывается за пределами национальных границ. В связи с этим ограничения, связанные с неэффективными и бюрократическими процессами и процедурами пересечения границ, редко рассматриваются как часть требований к перевозкам, что привело к широко распространенным проблемам в пограничных пунктах пропуска. Как правило, участки коридора выбираются для улучшения или модернизации в связи с ухудшением их качества и ограниченной способностью справляться с растущими объемами перевозок, а технико-экономические обоснования проводятся отдельно для определения социальных потребностей и экономической целесообразности. Важным элементом, отсутствующим в оценке, является обзор каждого коридора с региональной точки зрения, и было бы целесообразно проводить такие обзоры на периодической основе, чтобы получить представление о том, как работают отдельные коридоры, и выявить ограничения, которые могут помешать их работе в будущем. Этот аспект обсуждается далее в главе «Предлагаемые рекомендации».

30. Транспортная инфраструктура, возможно, является крупнейшим инвестиционным активом страны, учитывая ее общую стоимость и повсеместную пользу для национальной

¹¹ Основная часть процесса ССО включала проведение консультаций с каждой страной ЦАРЭС для получения их отзывов, идей, вопросов и рекомендаций относительно целесообразности и актуальности Транспортной стратегии ЦАРЭС на 2030 год (сноска 3).

¹² АБР. 2023. *Оценка поддержки АБР Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества, 2011-2022 гг.*

экономики. Это находит отражение в общей поддержке, предоставляемой программой ЦАРЭС транспортному сектору, которому, с момента его создания до 2024 года, было выделено 35,5 миллиардов долларов, что составляет 68% от общего объема финансирования в рамках программы (Рисунок 1). Поэтому крайне важно, чтобы ценность инвестиций сохранялась благодаря соответствующим и адекватно финансируемым программам технического обслуживания. Чтобы поддержать эту цель, в стратегических рамках приоритет был отдан достижению устойчивости и обеспечению того, чтобы инфраструктура продолжала генерировать экономические и социальные выгоды в долгосрочной перспективе. В ходе среднесрочного обзора было установлено, что устойчивость поддерживалась с помощью двух подходов. Первый заключался в том, чтобы включить улучшение технического обслуживания в качестве основного направления во все проекты посредством сочетания различных подходов. В некоторых проектах была оказана прямая поддержка в наращивании потенциала операций по техническому обслуживанию путем предоставления оборудования для технического обслуживания, повышения квалификации персонала по техническому обслуживанию и ресурсов для проведения расширенных мероприятий по техническому обслуживанию. В некоторых случаях проводилось усовершенствование политики технического обслуживания с целью увеличения объема работ по техническому обслуживанию за счет внедрения систем, предназначенных для увеличения ресурсов и повышения эффективности специально для целей технического обслуживания. На региональном уровне также уделялось внимание наращиванию потенциала и знаний в области управления инфраструктурными активами.

31. Помимо финансовой поддержки, ТСЦ уделяет приоритетное внимание мероприятиям по наращиванию потенциала и управлению знаниями. Устойчивость – это не только предоставление достаточных средств; для достижения успеха также необходимы знания о проектировании, обслуживании и управлении инфраструктурой. Для поддержки этого элемента программы были выделены ресурсы на поддержку и проведение различных программ по наращиванию потенциала, а также на разработку и публикацию информационных продуктов. Обзор мероприятий, проведенных в рамках ТСЦ, показал, что значительное количество семинаров, обучающих программ и информационных продуктов стало основным результатом в период 2020-2024 гг. (как указано в Приложении).

32. Упор на достижение связанности и устойчивости в транспортном секторе – оба этих параметра являются важными, и эти цели необходимо сохранить в оставшийся период до 2030 года. С момента разработки ТСЦ все большее внимание уделяется преодолению непредвиденных ситуаций, вызванных стихийными бедствиями, изменением климатических условий и геополитическими последствиями. Перебои в работе транспорта могут привести к значительным издержкам для экономики, и все чаще признается, что способность инфраструктуры противостоять таким негативным потрясениям является важным свойством, которому необходимо уделять приоритетное внимание. Как уже упоминалось в параграфе 15, результаты ССО свидетельствуют о том, что устойчивость должна стать дополнительной целью региональной стратегии.

(iii) Содействие трансграничным перевозкам и логистике

33. Трансграничные перевозки оставались приоритетными с момента создания программы ЦАРЭС, поскольку перемещение людей и товаров между странами региона, а также во внешние пункты назначения, было основной целью программы. Однако задержки в пунктах пропуска (ПП) были ключевой проблемой и часто находились на таком уровне, что сводили на нет выгоды, связанные с экономией времени автотранспорта, обусловленной улучшением связанности. В 2010 году программа ЦАРЭС инициировала

Измерение и мониторинг эффективности коридоров (ИМЭК), чтобы конкретно измерять задержки и затраты, связанные с прохождением важных ПП коридора в регионе, и определить критические узкие места и ограничения, связанные с пересечением границ, особенно для грузовых перевозок.¹³

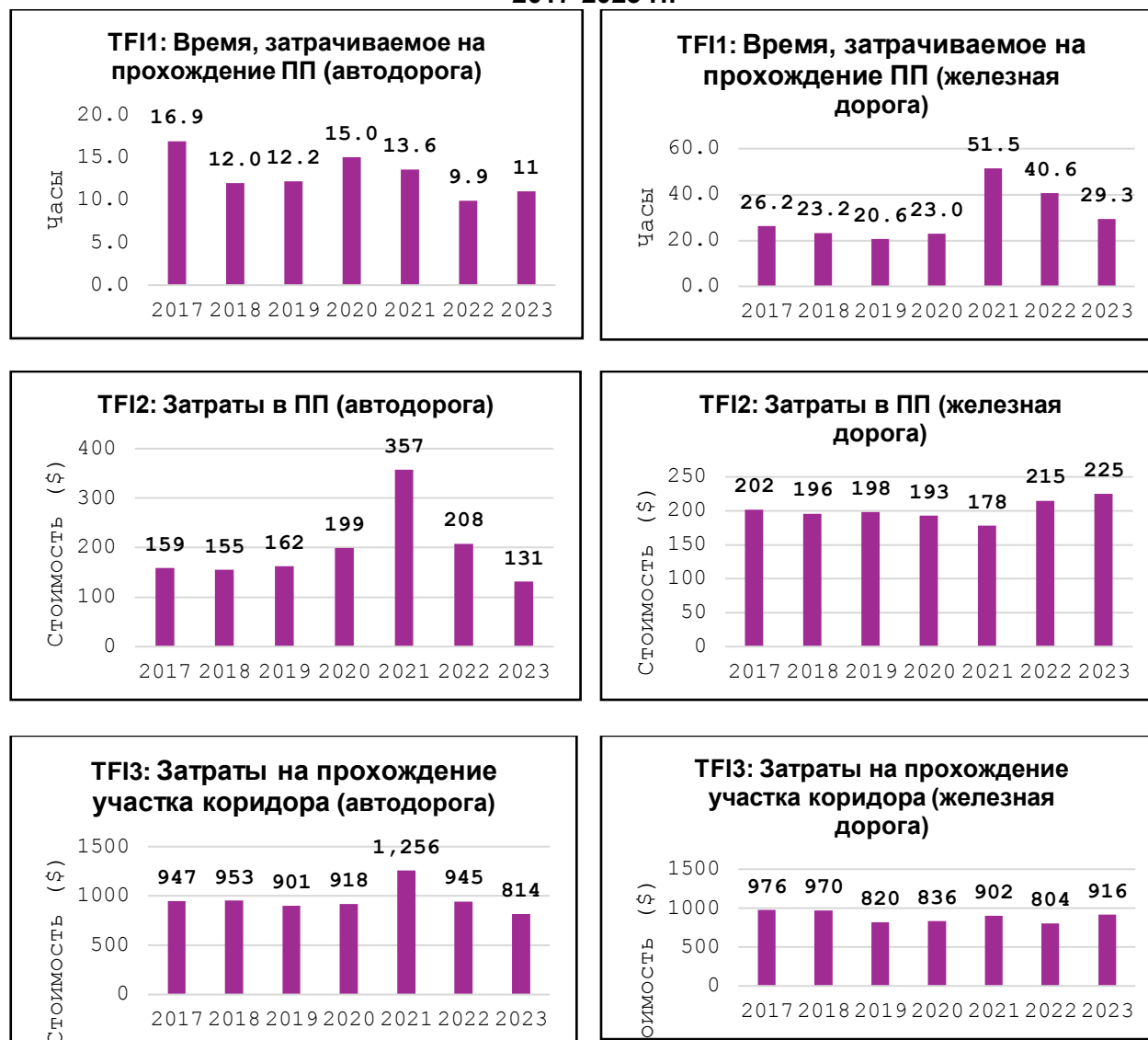
34. В программу ЦАРЭС было включено несколько инвестиционных проектов для преодоления этих ограничений. Эти проекты, часто называемые Региональными проектами усовершенствования приграничных служб, включали в себя компоненты как жесткой, так и мягкой инфраструктуры, поскольку физические ограничения пропускной способности, связанные с пограничными объектами, – это лишь часть проблемы. Улучшения в «мягкой» части не менее важны, поскольку зачастую процессы и процедуры используют устаревшие бумажные системы, которые изначально были разработаны для контроля, а не для содействия торговле посредством упрощения формальностей. В рамках параллельной торговой стратегии ЦАРЭС, Интегрированной программы в области торговли ЦАРЭС (ИПТЦ) до 2030 года, были разработаны меры по совершенствованию таможенных и других систем пограничного контроля, таких как санитарные и фитосанитарные нормы, а также различные нетарифные барьеры. Особое внимание уделяется переходу от бумажных к электронным системам и обеспечению того, чтобы пограничные системы внедряли национальные системы «единого окна», которые интегрируют и гармонизируют данные, поступающие от различных государственных ведомств, для повышения эффективности. По мере того, как страны внедряют цифровые электронные системы, необходимо, чтобы системы разных стран взаимодействовали друг с другом для ускорения процессов на разных границах, что особенно важно для экспорта за пределы соседних стран. Чтобы такие системы были эффективными и совместимыми, транспортным и торговым ведомствам необходимо тесно сотрудничать друг с другом для достижения более высоких результатов в торговле и трансграничных перевозках.

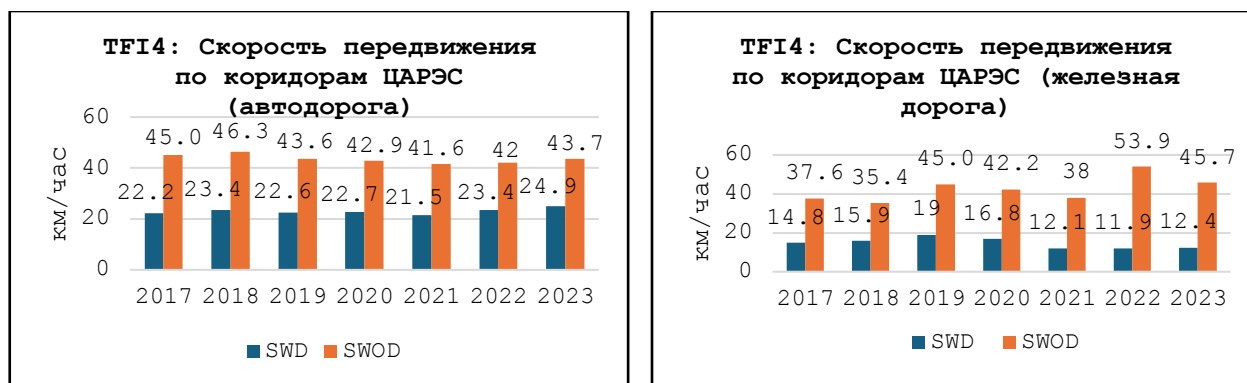
35. Данные ИМЭК свидетельствуют о том, что сокращение задержек при пересечении границы и расходов в 2017-2023 гг. имеет смешанный характер с положительными результатами для автомобильного сектора, но не для железнодорожного транспорта. Для автомобильного транспорта среднее время, затрачиваемое в ПП, сократилось с 16,9 часов в 2017 году до 11 часов в 2023 году, а затраты снизились со 159 до 131 доллара (Рисунок 7). Исключения по обоим параметрам наблюдались в период COVID-19, когда увеличились продолжительность задержек и сопутствующие затраты. Данные ИМЭК свидетельствуют о том, что продолжительность и затраты по всем ПП сократились более чем на 20%. Однако данные также показывают, что в некоторых важных местах время и задержки чрезмерны и влияют на общие региональные результаты. Решение проблемы в этих конкретных местах может значительно улучшить общие региональные показатели. Что касается железнодорожных пограничных переходов, то здесь результаты менее благоприятны: время задержки и затраты незначительно увеличились в период с 2017 по 2023 год. Хотя эти региональные параметры отражают общую производительность сети коридоров, между ними существуют значительные различия: многие ПП работают хорошо, а в других наблюдаются чрезмерные задержки и затраты. Поэтому целесообразно в приоритетном порядке заняться ПП с плохими показателями. Вдали от пограничных переходов сегменты автомобильных и железнодорожных коридоров работают хорошо, что отражает значительные усилия стран по улучшению автомобильного и железнодорожного

¹³ Инструмент ИМЭК был запущен в 2010 году как часть структуры мониторинга программы ЦАРЭС для измерения результатов инвестиций ЦАРЭС в транспортную сеть, которые были направлены на улучшение связанности. Сбор данных осуществлялся частными автотранспортными компаниями, а отчеты до 2023 года публиковались АБР. С тех пор ответственность за анализ и отчетность возложена на Институт ЦАРЭС, который, как ожидается, продолжит работу над методологией и будет ее развивать.

сообщения. Тенденция к снижению затрат как на автомобильные, так и на железнодорожные перевозки свидетельствует о снижении затрат, в то время как скорость движения по сети в целом стабильна для автомобильных дорог и увеличивается для железнодорожных перевозок. Учитывая тип дорог, входящих в отдельные коридоры, средние скорости вряд ли значительно возрастут в будущем, тем более что не ожидается, что тяжелые грузовики (некоторые из которых с прицепами) достигнут значительно более высоких скоростей. Напротив, скорость движения по железной дороге продолжает расти, и при дальнейших инвестициях и усовершенствовании железнодорожной инфраструктуры и технологий ожидается, что в будущем скорость движения сохранит тенденцию к росту. Это говорит о том, что необходимо приложить больше усилий для усовершенствования железных дорог.

Рисунок 7: Индикаторы для автомобильных и железнодорожных коридоров ЦАРЭС: 2017-2023 гг.





ПП = пункт пропуска, SWD = скорость с задержками, SWOD = скорость без задержек, TFI = индикатор упрощения торговли.

Источник: Измерение и мониторинг эффективности коридоров ЦАРЭС.

36. Инвестиции были реализованы на нескольких ПП с использованием как внутренних ресурсов, так и внешних кредитов и грантов. Несмотря на то, что ПП в рамках ТСЦ уделялось особое внимание, прогресс был медленным, особенно с учетом большого количества ПП в регионе, которые требуют инвестиций и модернизации. ССО соглашается с рекомендациями, сделанными независимой оценкой поддержки АБР для программы ЦАРЭС (сноска 9), что *«необходимо рассмотреть возможность масштабирования прошлого опыта проектов Регионального улучшения приграничных служб, чтобы можно было сократить, если не устранить, широко распространенные задержки и расходы, связанные с пересечением границ»*. Действия по ускорению такой программы обсуждаются в параграфе 58. Страны подчеркнули необходимость сокращения задержек и расходов на ПП. Многие реализовали национальные системы «единого окна» для ускорения обработки. Хотя все еще необходимы улучшения, существует острая потребность в улучшении как физической, так и цифровой инфраструктуры на границах. ССО отмечает, что многие пограничные органы готовы инвестировать в объекты, позволяющие сократить время и затраты, связанные с международными перевозками, и это должно стать приоритетом в ТСЦ на период с 2026 по 2030 год.

37. Регион ЦАРЭС имеет долгую историю транзитной торговли, связывающей Восточную Азию на востоке с Европой на западе. За последнее десятилетие эта торговля существенно выросла и фокусировалась на развитии железнодорожных маршрутов как потенциальной альтернативы основным морским маршрутам, особенно для более дорогостоящих продуктов, где более короткое время транзита при железных перевозках создает серьезную конкуренцию. Для сравнения, морские перевозки обычно занимают 28–40 дней, чтобы связать порты КНР с Европой, при этом тарифы на контейнерные перевозки в основном находятся в диапазоне от 1500 до 2000 долларов США за стандартный сорокафутовый (СФЭ) контейнер, в то время как контейнерные поезда, использующие северный маршрут из КНР через Казахстан, Российскую Федерацию, Республику Беларусь в Европу, сокращают поездку до 15–16 дней со стоимостью в диапазоне от 2800 до 3200 долларов США за СФЭ; для сравнения, коридор 2 занимает от 16 до 21 дня со стоимостью в диапазоне от 3500 до 4500 долларов США.¹⁴ До 2022 года объем торговли по северному коридору достигал почти 1,5 миллиона ДФЭ в год и был привлекательной альтернативой

¹⁴ Сравнительные данные взяты из «Стратегии развития коридора ЦАРЭС 2 (Средний коридор)», подготовленной консультантами для АБР, 2025 г., и ссылаются на исследование Всемирного банка, 2023 г. Правительство Азербайджана также предоставило данные. Эти затраты приведены в качестве примера и могут значительно варьироваться в зависимости от сочетания разных портов.

морским перевозкам для различных грузов.¹⁵ Однако после войны России в Украине маршрут через Российскую Федерацию был ограничен, и многие грузоотправители решили попробовать альтернативные маршруты, самым популярным из которых был коридор ЦАРЭС 2.¹⁶ Этот мультимодальный коридор проходит через Казахстан, Каспийское море, Азербайджан, Грузию и ведет далее в Европу в основном либо по железной дороге, либо сочетая паромные и железнодорожные перевозки. Существует также несколько отклонений или вариантов маршрута, включая те, которые используют части коридоров в Туркменистане и Узбекистане. Еще одним возможным будущим дополнительным маршрутом, связывающим с коридором, является недавно утвержденная железная дорога КНР–Кыргызская Республика–Узбекистан.

38. Коридор ЦАРЭС 2 имеет ограничения, обусловленные сочетанием многочисленных пограничных переходов, ограничениями мощностей транскаспийского судоходства, неблагоприятными условиями морского судоходства, неэффективными интермодальными связями между морским, железнодорожным и автомобильным транспортом, уменьшением глубины Каспийского моря и ограничениями пропускной способности в портах Черного моря. Были проведены многочисленные оценки потенциала Коридора 2.¹⁷ Эти оценки в целом привели к благоприятным рекомендациям при условии включения решений проблем, связанных с вышеупомянутыми ограничениями коридора. Все страны коридора выразили заинтересованность в раскрытии потенциала этого маршрута. Пропускная способность в торговле по Коридору 2 значительно возросла до 56 500 ДФЭ в 2024 году, что свидетельствует о наличии спроса на маршрут, несмотря на значительные ограничения, создаваемые физической инфраструктурой и услугами, а также ограниченными пограничными процессами и процедурами мягкой инфраструктуры.¹⁸ Консультации со странами, проведенные в рамках ССО, выявили проблемы и потенциальный спрос на улучшенную инфраструктуру и сопутствующие услуги, а также заинтересованность стран в развитии маршрута. ССО считает, что существует потенциальная возможность для развития инфраструктуры и услуг маршрута Коридора 2, чтобы обеспечить конкурентоспособный альтернативный вариант северному коридору, предоставляя больше вариантов для перевозок за пределами транзитной функции для отдельных стран Центральной Азии. Для улучшения связанности и повышения конкурентоспособности в регионе рекомендуется и далее поддерживать развитие Коридора 2 в рамках ТСЦ в 2026–2030 годах.

39. Инвестиционная поддержка приоритизировала транспортную инфраструктуру, в то время как использование инфраструктуры, например, логистикой, общественным транспортом и туризмом, не получило большой поддержки в программе ЦАРЭС. Это

¹⁵ Объем в 1,5 миллиона ДФЭ также включает перевозки между КНР и Россией, а предполагаемый объем между КНР и Европой оценивается в 618 000 ДФЭ.

¹⁶ В литературе Коридор 2 также упоминается под несколькими разными названиями, включая Средний коридор, Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) и Транскаспийский транспортный коридор (ТКТК).

¹⁷ АБР. 2022. *Оценка Среднего коридора ЦАРЭС: транспортная связанность на евразийских транзитных маршрутах*; ЕБРР. 2023. *Устойчивые транспортные связи между Европой и Центральной Азией*; Всемирный банк. 2023. *Средний торговый и транспортный коридор: политика и инвестиции для утроения объемов грузовых перевозок и сокращения вдвое времени в пути к 2030 году*; АБР. 2025 (планируемая публикация). *Анализ контекста для Среднесрочного обзора Транспортной стратегии до 2030 года Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества: Стратегия развития коридора ЦАРЭС (Среднего коридора)*; и ОЭСР. 2025 (планируемая публикация). *Повышение конкурентоспособности Транскаспийского транспортного коридора (ТКТК)*.

¹⁸ Для сравнения, пропускная способность Северного коридора для распространенных пунктов отправления и назначения составляет 380 000 ДФЭ.

прискорбно, поскольку основные выгоды от инвестиций в инфраструктуру извлекаются из использования инфраструктуры за счет увеличения перемещения людей и товаров и повышения конкурентоспособности. Обзор инвестиционной документации, особенно по улучшению автомобильных дорог, показывает, что исследования, которые лежат в основе анализа транспорта, в значительной степени опускают важные детали об использовании дорожной инфраструктуры с точки зрения ее вклада в региональную торговлю и транспорт. Существует ограниченная информация о разделении между региональными и внутренними перевозками, а также объемах и типах грузов, использующих дорожные коридоры. Наличие информации об использовании дорожных коридоров вместе с трансграничными потоками может внести значительный вклад в региональный контекст инвестиций и привести к более качественным региональным оценкам и воздействиям на этапах проектирования, завершения и оценки проектного цикла. ССО предлагает, чтобы такая функция регионального планирования и оценки была улучшена с помощью улучшенных данных и региональной транспортной модели для оценки аспектов региональной координации и интеграции транспортной программы и региональной торговли ЦАРЭС.

(iv) Автомобильные дороги и управление дорожными активами

40. Автодорожный сектор продолжает оставаться сектором, получающим наибольшую поддержку, учитывая большое количество дорог, которые находились в плохом состоянии на момент начала программы ЦАРЭС, и широкое воздействие улучшенной дорожной сети на предоставление выгод для экономического и социального развития. Как отмечалось ранее, фокус на обеспечении улучшенной связанности также был важным компонентом индивидуальных национальных транспортных планов, и эта общая тема во всех странах ЦАРЭС дала импульс для достижения лучшей связанности региональной дорожной сети. Стратегия признала, что основной проблемой в большинстве стран были риски, связанные с поддержанием дорожной сети в хорошем состоянии из-за сочетания неэффективных методов содержания и недостаточного финансирования, выделяемого на проведение мероприятий по содержанию. В результате стратегия отдала приоритет укреплению практик управления дорожными активами и поддержке политики для стимулирования финансирования мероприятий по техническому содержанию дорог.

41. В большинстве стран практика содержания дорог основывалась на унаследованных системах, которые выделяли ресурсы для решения проблем, как только они становились очевидными. Переход на более современные методы управления дорожными активами смещает фокус на предотвращение ухудшения состояния дорог посредством прогнозирования раннего ухудшения состояния дорог и выделения ресурсов для поддержания хорошего качества покрытий до того, как начнется ухудшение. Внедрение и реализация таких систем требует времени и ресурсов. Хотя в нескольких странах был достигнут хороший прогресс, требуется больше времени, прежде чем системы управления дорожными активами будут полностью интегрированы в дорожные эксплуатационные ведомства. На Рисунке 8 проиллюстрированы позитивные изменения, произошедшие в управлении дорожными активами во многих странах ЦАРЭС на сегодняшний день, что указывает на то, что потребуется дополнительное время, прежде чем такие практики станут полностью эффективными.

Рисунок 8: Оценка зрелости СУДА



42. Параллельно с управлением дорожными активами, важной связанной проблемой является нехватка средств на содержание дорог. Оценка политики финансирования дорог показала, что во многих странах средства, выделяемые на содержание дорог, значительно ниже требуемых потребностей.¹⁹ Это серьезная проблема, учитывая объем поддержки, инвестированной в улучшение коридоров ЦАРЭС.

43. Учитывая высокую экономическую отдачу, которую можно получить от эффективного управления дорогами в сочетании с приоритетными программами, обсуждавшимися в ходе консультаций со странами, ССО рекомендует продолжить реализацию стратегии по достижению большей устойчивости дорожных сетей за счет улучшения управления дорожными активами и финансирования в качестве первоочередной задачи.

(v) Безопасность дорожного движения

44. Безопасность дорожного движения была определена как важный вопрос политики до принятия ТСЦ, и отдельная стратегия безопасности дорожного движения ЦАРЭС была одобрена Министерской конференцией в 2016 году.²⁰ В основе стратегии лежит подход «безопасной системы», продвигаемый Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) и широко используемый для достижения улучшений конечных результатах безопасности дорожного движения. Стратегия также ставит основную цель сократить число смертей, связанных с ДТП, на 50% к 2030 году по сравнению с базовым уровнем в 2010 году. Эта цель также соответствует глобальной цели ВОЗ, которая также была принята в рамках Целей устойчивого развития Организации Объединенных Наций. Обзор стратегии в рамках ССО показывает, что документ остается актуальным и соответствует мировой практике по сокращению числа погибших и пострадавших в результате ДТП.

45. В ходе консультаций национальные ведомства регулярно упоминали важность решения проблемы безопасности дорожного движения. Однако, несмотря на важность сокращения количества ДТП, большинство стран испытывают трудности в достижении целевого показателя сокращения смертности на дорогах. С положительной стороны, все

¹⁹ АБР. 2022. *Дорожные фонды и сборы с пользователей дорог в регионе ЦАРЭС*.

²⁰ АБР. 2016. *Безопасно связанные: Региональная стратегия безопасности дорожного движения для стран ЦАРЭС, 2017–2023 гг.*

страны добились хорошего прогресса в сокращении количества смертельных случаев по сравнению с исходным уровнем 2010 года, как указано в Таблице 1. Несколько стран сократили количество погибших случаев более чем на 30%, хотя некоторые стран достигли менее 5% с момента принятия целевого показателя. Общая картина показывает, что для достижения целевого показателя 2030 года необходимо значительно больше усилий со стороны различных ведомств, в частности полиции, дорожных агентств и органов здравоохранения. Статистика также показывает, что официальные отчеты полиции значительно занижают вероятное количество погибших, оцененное ВОЗ. Недооценка снижает важность проблемы безопасности дорожного движения и занижает экономические потери, связанные с ДТП.

Таблица: Прогресс ЦАРЭС в области безопасности дорожного движения в 2010–2021 гг.

(количество погибших)

Страна	На основе официальных отчетов полиции			Оценки ВОЗ		% Сокращение количества погибших ^a
	2010	2016	2021	2016	2021	
Азербайджан	925	759	706	2 096	1 769	23,7
Грузия	685	581	449	621	476	34,5
Казахстан	3 379	2 625	2 270	2 910	2 340	32,8
Кыргызская Республика	875	812	869	1 069	869	0,7
Монголия	491	484	383	494	414	22,0
Пакистан	5 192	4 448	5 816	27 543	27 568	12,0
КНР	65 225	58 022	62 218	256 180	248 099	4,6
Таджикистан	411	427	395	1 622	1 352	3,9
Туркменистан	Отс.	Отс.	Отс.			
Узбекистан	2 731	2 496	2 197	3 040	3 155	19,6

^a На основе официальных отчетов полиции за 2010–2021 годы.

Источник: Доклад ВОЗ о состоянии безопасности дорожного движения в мире (разные годы).

46. Обзор национальных показателей эффективности безопасности дорожного движения, представленный в последнем докладе ВОЗ о текущей ситуации, четко указывает на то, что странам ЦАРЭС необходимо усилить различные действия для достижения лучших конечных результатов в области безопасности дорожного движения.²¹ Например, несколько стран либо не имеют национальной стратегии безопасности дорожного движения, чтобы направлять действия, необходимые для сокращения смертности и травматизма, и только две страны указали, что их планы действий полностью финансируются. Отсутствие специального финансирования безопасности дорожного движения является глобальной проблемой, и во многих странах ЦАРЭС прогресс в сокращении ДТП сдерживается доступностью ограниченных ресурсов. Хороший прогресс был достигнут в продвижении более безопасных дорог в инвестиционных проектах, и все страны в настоящее время включают методы аудита безопасности дорожного движения и звездные рейтинги, которые приводят к более безопасным конечным результатам в области дорожной инфраструктуры. Этот прогресс необходимо ускорить, внедрив программный подход, а не проектный подход к более безопасным дорогам просто потому, что последний подход ограничивает улучшения 100 км или 200 км дорог в рамках проекта, а не влияет на тысячи километров дорог, составляющих сеть. Такое изменение подхода может расширить масштаб воздействия более безопасных дорог.

²¹ ВОЗ. 2023. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире за 2023 год.

47. В 2020–2024 годах ТСЦ уделяла значительное внимание повышению безопасности дорожного движения посредством обширной программы обучающих семинаров и публикации продуктов знаний. Продукты знаний считаются ценными для продвижения новых и различных методов, а отчеты широко известны в регионе. Фокусирование внимания на аудите безопасности дорожного движения, использовании и применении звездных рейтингов, акцент на инфраструктуре для пешеходов и управлении участками, где проводятся дорожные работы, способствовали улучшению знаний о более безопасной дорожной инфраструктуре, и такие меры в настоящее время широко применяются дорожными ведомствами. В некоторых случаях, таких как внесение изменений в дизайн проекта для повышения безопасности, принятие занимает время, поскольку институциональные корректировки требуют принятия в нескольких различных ведомствах. В целом ССО считает, что деятельность ТСЦ по развитию потенциала и в области знаний оказалась успешной в повышении осведомленности по вопросам безопасности дорожного движения, особенно в дорожных ведомствах. Будущие мероприятия должны расширить развитие потенциала на другие ведомства, в частности на правоохранительные органы, и наладить связи между полицией и другими ведомствами для достижения большей координации и сотрудничества между различными ведомствами, которые обычно работают обособленно.

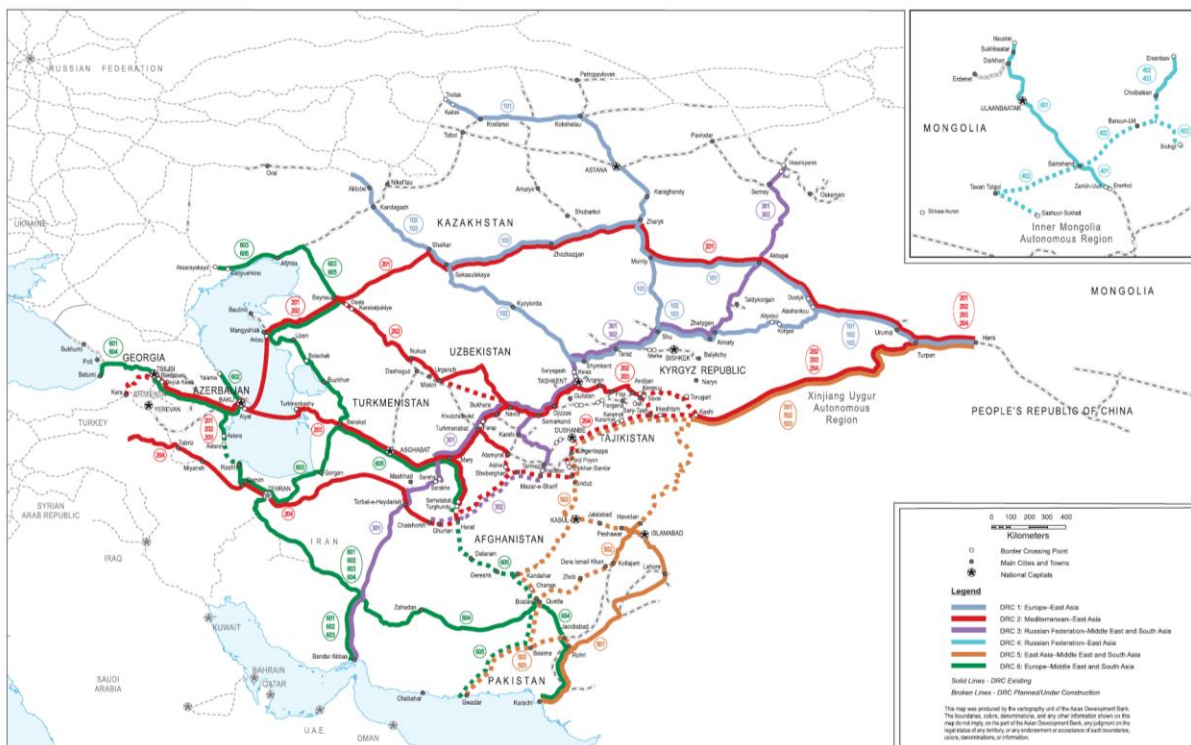
48. Общий вывод из оценки безопасности дорожного движения в рамках ССО заключается в том, что регион ЦАРЭС достиг значительного прогресса в конечных результатах безопасности дорожного движения, но для достижения желаемых целей необходимо приложить больше усилий. В частности, странам необходимо уделять больше внимания подготовке многосекторальных планов безопасности дорожного движения и обеспечить, чтобы такие планы адекватно финансировались и реализовывались. Необходимо усилить и обеспечить соблюдение политики, поддерживающей достижение более высоких конечных результатов безопасности. Более широкое использование цифровых технологий может повысить эффективность проектов и программ по безопасности, а также усилить правоприменение. В период 2026–2030 гг. необходимо уделять больше внимания смещению акцента с обмена знаниями на действия посредством реализации проектов и программ по безопасности дорожного движения, направленных на расширение масштабов конечных результатов безопасности дорожного движения и достижение большего воздействия на развитие.

(vi) Железные дороги

49. Инициативы в железнодорожном секторе руководствовались железнодорожной стратегией ЦАРЭС, утвержденной в 2017 году (сноска 4). Эта стратегия обеспечила соответствующую основу для развития железнодорожных систем региона, которые значительно ухудшились с момента обретения независимости от бывшей советской системы. Стратегия предложила сфокусировать действия на сочетании трех ключевых результатов, а именно: (i) улучшение железнодорожной инфраструктуры, (ii) повышение надежных коммерческих возможностей и (iii) улучшение нормативно-правовой базы. Базовые показатели для каждого из этих результатов были количественно определены в рамках стратегии, основанной на результатах.²² Чтобы помочь определить потребности в физической инфраструктуре по всему региону, в стратегии определены шесть Выделенных железнодорожных коридоров (Карта 2) и подготовлена методология для определения приоритетности отдельных инвестиционных проектов.

²² См. Приложение 1 к Стратегии развития железнодорожного транспорта ЦАРЭС на 2017-2030 годы.

Карта 2: Выделенные железнодорожные коридоры ЦАРЭС



Источник: Стратегия развития железнодорожного транспорта ЦАРЭС на 2017-2030 годы.

50. Обзор стратегии показывает, что общая направленность остается актуальной при постоянной необходимости оказывать поддержку трем приоритетам, которые еще предстоит достичь в национальных железнодорожных системах. Было бы целесообразно измерить относительный прогресс каждого из показателей промежуточных результатов, указанных в матрице, основанной на результатах, чтобы определить их промежуточный статус. Затем можно будет внести поправки и осуществить корректирующие действия для достижения или корректировки основных этапов по мере необходимости.

51. Работа в рамках железнодорожной темы проводится под эгидой лидирующей роли Рабочей группы по железнодорожному транспорту. Созданная в 2014 году, она проводит регулярные заседания, и протоколы заседаний показывают, что она помогает определять и содействовать разработке ежегодной секторной программы работ, как это предусмотрено в рамках программы технической помощи (ТП) Развитие железнодорожного сектора ЦАРЭС.²³ Эта ТП содействует проведению исследований и других вспомогательных мероприятий для оказания помощи железным дорогам стран-членов в реализации элементов Стратегии по развитию железных дорог ЦАРЭС-2030. Значительным вкладом в региональную железнодорожную стратегию стало исследование, в ходе которого была проведена региональная оценка железных дорог в регионе ЦАРЭС.²⁴ Она дает общую оценку железнодорожных коридоров региона, рассматривает его институты и политику,

²³ Проведение девятого заседания Рабочей группы по железнодорожному транспорту запланировано на июнь 2025 года в Бишкеке.

²⁴ АБР. 2022. *Состояние железных дорог в странах ЦАРЭС и возможности для инвестиций, коммерциализации и реформ.*

оценивает показатели объемов движения и операционную эффективность и изучает возможные варианты внедрения более широкой коммерческой практики. Это основополагающее исследование обеспечивает рамки для потенциальной будущей помощи.

52. В оставшийся период стратегии на 2026–2030 гг. мероприятия железнодорожного подсектора ЦАРЭС будут в значительной степени фокусироваться на потенциале повышения конкурентоспособности Коридора 2, как обсуждалось ранее в параграфах 37 и 38. Потенциал этого коридора будет поддерживаться торговлей между Восточной Азией и Европой, большая часть которой будет использовать контейнерные железнодорожные перевозки. Ожидается, что другие рабочие темы будут включать цифровизацию железнодорожных операций и управление сектором, повышение связанности портов и железных дорог, технологии для повышения декарбонизации и содействия устойчивости железнодорожных операций, а также оценку рисков, связанных с изменением климата и потенциальными стихийными бедствиями. Железнодорожному подсектору также необходимо будет улучшать объекты, процессы и процедуры, связанные с ПП, как обсуждалось в параграфах 34 и 35.

(vii) Авиация

53. Авиация важна для региона ЦАРЭС, учитывая огромные расстояния между национальными столицами и отдаленными местоположениями, и особенно со странами за пределами региона, не имеющего выхода к морю. Хотя воздушные перевозки важны, они не получили приоритета с точки зрения их развития, а поездки между столицами региона часто затруднены из-за небольшого количества прямых сообщений, и это также относится к поездкам в пункты назначения за пределами региона. Во многих странах инициирование реформ было медленным, и это замедлило рост авиационной отрасли и препятствовало развитию бизнеса и торговли. Важные сдерживающие факторы касаются ограниченной конкуренции и ограниченного доступа к рынку, и это поощряется нормативно-правовой базой.

54. ТСЦ включила авиационный сектор после первоначального обзорного исследования, в котором были рекомендованы стратегические рамки для сектора. В этом исследовании подчеркивается очень важная роль авиации в содействии связанности в среде, где авиация играет все более важную роль в содействии деловой активности и развитии ключевых секторов, таких как туризм. В первые годы на ТСЦ повлияла пандемия COVID-19, которая оказала разрушительное воздействие на авиационный сектор из-за ограничения передвижения людей по всему миру. Однако, после снятия ограничений, связанных с пандемией, сектор гражданской авиации стал свидетелем всплеска спроса, и в регионе произошел значительный рост перемещений воздушных судов и людей, как внутри региона, так и в регион и из него. В 2024 году пассажироместимость, предлагаемая на многих маршрутах, была на 50% выше, чем в 2019 году. Рост спроса охватывает широкий спектр маршрутов, от маршрутов с Российской Федерацией, Турцией, КНР, Европой, а также в регионе ЦАРЭС.

55. Динамичные изменения в спросе региона на авиационные услуги привели к значительному росту авиационной инфраструктуры, в частности инвестиций в терминалы аэропортов. Значительная часть инвестиций была осуществлена частным сектором через соглашения о государственно-частном партнерстве (ГЧП). Привлечение частного сектора оказало положительное влияние с точки зрения повышения эффективности и улучшения уровня обслуживания. В оставшийся период ТСЦ мероприятия в авиационном секторе,

вероятно, будут фокусироваться на поддержке приоритетов государственного сектора, таких как руководства по вопросам политики регулирования и поддержка авиационных стратегий, а также изучение потенциала для поддержки расширения авиации через инициативы частного сектора. Ожидается, что продолжение акцентирования внимания на обучении и развитии потенциала, а также проведение вебинаров и семинаров, определяемых спросом, вместе с реализацией исследований и оценок по приоритетным темам будут представлять собой основные виды мероприятий авиационного сектора. Консультации со странами, проведенные как часть работы в рамках ССО, подтвердили, что авиационная стратегия ТСЦ является уместной и должна быть продолжена в период до 2030 года.

V. Рекомендации Среднесрочного обзора

(i) Введение

56. Рекомендации ССО в большой степени основаны на консультациях, проведенных с заинтересованными сторонами на уровне стран и, в частности, на отзывах, полученных в ходе проведения семинаров с национальными государственными органами (сноска 3). Как отмечалось ранее, ССО проводился совместно со среднесрочным обзором Интегрированной программы в области торговли ЦАРЭС до 2030 года (ИПТЦ) и Цифровой стратегии ЦАРЭС до 2030 года, и это усилило интеграцию этих соответствующих стратегий, обе из которых имеют жизненно важное значение для развития транспорта в регионе.

(ii) Эффективность существующей ТСЦ-2030

57. ТСЦ-2030 успешно обеспечила улучшение связанности и устойчивости в транспортном секторе и в значительной степени продолжает оставаться актуальной. Однако, она должна отражать быстро меняющийся региональный ландшафт и включать возникающие и инновационные технологии, которые оказывают значительное влияние на предоставление транспортной инфраструктуры и услуг. Транспортные коридоры могут раскрыть большой потенциал, преобразуя инфраструктуру в экономические коридоры за счет повышения мобильности и доступа к подъездным дорогам, интеграции мер по упрощению процедур торговли и цифровизации и поддержки логистики, туризма и других видов экономической деятельности в зоне влияния коридоров. В этой связи ССО приходит к выводу, что общая эффективность коридоров может быть улучшена за счет сочетания действий, которые укрепят трансграничные перевозки и повысят эффективность коридоров, будут способствовать модальной диверсификации вместе с интеграцией логистических систем и более широким использованием интеллектуальных систем мобильности, будут масштабировать цифровизацию и расширять устойчивый, безопасный и чистый транспорт, а также углублять институциональное сотрудничество и системы планирования. Действия в каждой из этих областей описаны ниже.

(iii) Повышение эффективности трансграничных перевозок и коридоров

58. Укрепление трансграничных перевозок и повышение эффективности коридоров может улучшить региональную торговлю и связанность в регионе ЦАРЭС посредством:

- (a) Создания специального механизма финансирования для улучшения и цифровизации ПП, охватывающего инфраструктуру, а также процессы и процедуры посредством гармонизированных и цифровизированных

- разрешений и проверок, предпочтительно по обе стороны границы одновременно, где это возможно;
- (b) Расширения координированного управления границами на основе коридоров, гармонизированных цифровых таможенных систем, взаимного признания процедур проверки и сертификации на большее количество ПП;
 - (c) Четкой связи улучшений ПП с ускорением таможенного оформления, снижением торговых издержек и стандартизированным обменом данными (например, системы «единого окна», инициативы по безбумажной торговле);
 - (d) Продвижения подхода экономических коридоров для комплексного решения вопросов транспортной связанности, доступности и мобильности; устранения узких мест; и повышения экономической активности вдоль коридоров (например, мультимодальные логистические центры, сухие порты, свободные экономические зоны, туризм);
 - (e) Повышения пропускной способности и взаимосвязанности вдоль коридоров ЦАРЭС, особенно Коридора 2, посредством сочетания модернизации инфраструктуры, эксплуатации мультимодальных логистических центров и сухих портов, более гармонизированных правил, внедрения реформ, способствующих повышению конкуренции, и усовершенствованных цифровых процессов;²⁵
 - (f) Устранения критических «узких мест» в перевозках по Каспийскому морю за счет расширения пропускной способности портов, модернизации флота для повышения тоннажа и операционной эффективности, а также устранения рисков для операционной эффективности портов и безопасности судоходства из-за снижения уровня воды; и
 - (g) Решения будущих потребностей со стороны спроса и рассмотрения вариантов резервных мощностей для черноморских портов за счет расширения пропускной способности портов и обеспечения эффективного мультимодального доступа.
- (iv) Продвигать увеличение диверсификации видов транспорта, интегрированные логистические системы и интеллектуальную мобильность**

59. Существует общая потребность в диверсификации связанности видов транспорта и улучшении жизнестойких и устойчивых транспортных систем, что может быть достигнуто за счет предоставления больших возможностей для использования альтернативных видов транспорта, интеграции логистических систем и использования вариантов интеллектуальной мобильности. Это может быть достигнуто посредством:

- (a) Оказания поддержки всем видам транспорта (автомобильному, железнодорожному, авиационному и водному), признавая при этом, что автомобильный транспорт остается доминирующим и существенно важным и требует периодической модернизации;
- (b) Укрепления интермодальной связанности, особенно между портами, железными дорогами и автодорогами, для повышения эффективности и снижения логистических издержек;
- (c) Поощрения рамочных принципов политики, поддерживающих переход на низкоуглеродные варианты перевозок, такие как железнодорожным и водным

²⁵ Коридор ЦАРЭС 2 в значительной степени совпадает со Средним коридором.

- транспортом, и продвижения более тесного взаимодействия в рамках мероприятий энергетического и других секторов;
- (d) Поддержки инвестиций и повышения потенциала в сфере водного транспорта, включая судоходство на Каспийском море и системы внутренних водных путей;
 - (e) Оказания помощи в гармонизации логистических процессов и предложения региональных стандартов для мультимодальной документации (например, цифровых накладных, мультимодальных грузовых манифестов), которые также связаны с международными стандартами и системами документации;
 - (f) Акцентирования внимания на важности унифицированного мониторинга эффективности коридоров, напрямую связывающего эффективность логистики с конкурентоспособностью торговли; и
 - (g) Продвижения интеллектуальных транспортных систем, цифровизации транспорта, электронной мобильности, комплексного развития общественного транспорта и устойчивого городского планирования для достижения более эффективных способов перемещения людей и товаров, а также устранения узких мест вдоль транспортных коридоров посредством недавно созданной Рабочей группы по интеллектуальной мобильности.
- (v) Расширять экологически чистый, жизнестойкий, инклюзивный и цифровизированный транспорт**

60. Глобальные события подчеркнули масштабы вклада транспортного сектора в негативное воздействие на устойчивость и воздействие на климат, и важно, чтобы мероприятия в транспортном секторе тесно согласовывались с программами и целевыми показателями, установленными странами ЦАРЭС. Для лучшего соответствия этим целям транспортному сектору необходимо расширить масштабы своей деятельности по продвижению зеленого, жизнестойкого и цифровизированного транспорта в регионе посредством:

- (a) Включения жизнестойкости (инфраструктуры, институтов и операций) в качестве одной из стратегических целей ТСЦ-2030 наряду с взаимосвязанностью и устойчивостью;
- (b) Расширения дальнейшего использования более экологических видов транспорта, таких как железные дороги и водный транспорт, при одновременной поддержке экологизации и электрификации других видов транспорта (например, продвижение инструментария «Зеленые дороги» и инструментария «Зеленые порты») и создания зон с низким уровнем выбросов в городских районах, поддерживающих целевые показатели выбросов углерода для поддержки вкладов, определяемых на национальном уровне;
- (c) Поддержки гармонизации технических стандартов для обеспечения последовательной несущей способности дорог, соответствия требованиям безопасности, устойчивости к изменению климата и использования устойчивых низкоуглеродных материалов в странах ЦАРЭС;
- (d) Расширения усилий по обеспечению безопасности дорожного движения за счет внедрения подхода «безопасной системы» и совершенствования цифровых решений, включая более безопасные транспортные средства, более безопасное поведение, более качественные медицинские услуги после ДТП и более совершенное институциональное управление безопасностью дорожного движения;

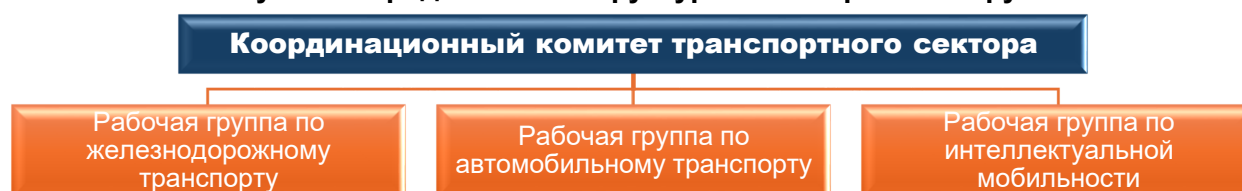
- (e) Использования Фонда для подготовки проектов ЦАРЭС по климату и устойчивому развитию и других ресурсов для подготовки проектов в области цифрового, зеленого и устойчивого транспорта;
 - (f) Включения зеленых торговых коридоров и инструмента зеленой таможи в сеть коридоров ЦАРЭС – например, продвижение устойчивых практик логистики, особенно для международных грузовых операторов;
 - (g) Разработки цифровых торговых и транзитных платформ коридора ЦАРЭС для интеграции ПП, логистики и таможенных процессов; и
 - (h) Интеграции торговых цифровых платформ (таких как отслеживание грузов, электронная таможня и инструмент зеленой таможи) в рамках транспортных проектов.
- (vi) Углубление институционального сотрудничества и будущего планирования**

61. Для обеспечения долгосрочного и скоординированного развития транспорта с региональной точки зрения необходимо разработать транспортную модель, ориентированную на регион, для оценки и измерения воздействия инвестиций и политики, применяемой к коридорам ЦАРЭС, охватывающую все виды транспорта. Меры, предлагаемые для поддержки углубления институционального сотрудничества и будущего планирования, следующие:

- (a) Расширение функций планирования и консультирования Института ЦАРЭС посредством создания специализированного транспортного и логистического центра с функциями планирования транспортных и экономических коридоров, консультирования по вопросам политики и развития потенциала за счет первоначального расширения текущих функций ИМЭК ЦАРЭС;
- (b) Расширение механизмов мониторинга, таких как ИМЭК, и поощрение использования обследований времени выпуска и ключевых индикаторов эффективности на ПП для оценки задержек и стимулирования улучшений;
- (c) Пересмотр институциональных структур Координационного комитета по транспортному сектору (ККТС) и его рабочих групп с целью отражения новых приоритетов и обеспечения более адаптивного и инклюзивного подхода к региональному планированию;
- (d) Создание Рабочей группы по интеллектуальной мобильности и Рабочей группы по автодорогам, а также продолжение регулярной деятельности Рабочей группы по железнодорожному транспорту в рамках ККТС для мониторинга ССО ТСЦ и других промежуточных и конечных результатов в области транспорта ЦАРЭС (см. Рисунок 9);
- (e) Укрепление связей между органами по содействию транспорту и торговле и улучшение координации с соответствующими комитетами и рабочими группами по ИПТЦ и Цифровой стратегии ЦАРЭС за счет совместной организации работы рабочих групп по транспорту и торговле для синхронизации политики и планирования проектов;
- (f) Привлечение частного сектора (например, экспедиторов, логистических компаний) для содействия реализации мероприятий и результатов в области содействия транспорту и торговле;
- (g) Подготовка ежегодного регионального профиля транспортного сектора и флагманских тематических оценочных отчетов, посвященных различным аспектам потребностей в области транспорта стран ЦАРЭС, с

- использованием Азиатской транспортной обсерватории и ИМЭК в сотрудничестве с Институтом ЦАРЭС и другими партнерами;
- (h) Поддержка создания комитетов по содействию торговле и транспорту в рамках ЦАРЭС на национальном и региональном уровнях;
 - (i) Продолжение усилий по поддержке и укреплению развития потенциала и партнерских отношений в области знаний с Институтом ЦАРЭС и другими институтами; и
 - (j) Размышления о стратегических потребностях после 2030 года, включая изменяющиеся модели торговли, климатические риски и потенциальные технологические сбои.

Рисунок 9: Предлагаемая структура ККТС и рабочих групп



(vii) Продолжение поддержки развития потенциала и продуктов знаний

62. Основным компонентом ТСЦ-2030 является фокус на развитии потенциала, программах обучения и продуктах знаний. Этот элемент стратегии был особенно силен в сферах управления дорожными активами и безопасности дорожного движения с предоставлением множества программ обучения и публикаций знаний, а также включал несколько учебных мероприятий и публикаций знаний по вопросам железных дорог, трансграничных перевозок и авиации (Приложение). Рекомендуется, чтобы ТСЦ-2030 продолжала свою поддержку с целью развития потенциала в необходимых технических областях, которые требуют расширения для охвата достижений в технических областях и цифровых технологиях. Сотрудничество с другими субрегиональными программами, такими как Программа субрегиона Большого Меконга и Программа субрегионального экономического сотрудничества Южной Азии, а также изучение их опыта и уроков также будут полезны. Эти технологии быстро развиваются и, вероятно, будут иметь значительные конечные результаты в области развития и воздействия на развитие в транспортном секторе.

(viii) Повышение роли Института ЦАРЭС

63. ССО рекомендует Институту ЦАРЭС взять на себя более активную роль в развитии транспортного сектора региона посредством проведения важных технических исследований, изысканий и оценок, которые будут способствовать достижению целей стратегии. Это частично началось благодаря его более активной роли в ИМЭК для усиления его аналитической работы по политике и продвижению и должно быть расширено для охвата дополнительных приоритетных видов деятельности. Существует несколько других потенциальных областей, которые мог бы поддержать Институт ЦАРЭС, но это будет зависеть от найма исследователей в области транспорта, технических квалификаций команды специалистов по транспорту и утвержденной программы работы.²⁶

²⁶ В следующем списке представлен промежуточный перечень потенциальных технических мероприятий, которые могли бы проводиться Институтом ЦАРЭС для расширения знаний о транспортном секторе в

(ix) Стратегические потребности после 2030 года

64. До истечения срока действия ТСЦ-2030 необходимо будет провести оценку транспортных потребностей региона после 2030 года. Эта работа будет основана на мероприятиях по транспортному планированию и моделированию, которые рекомендуется проводить в рамках программы ТСЦ-2030 для обеспечения надзора за работой отдельных транспортных коридоров, а также поддержки программы мониторинга. Она должна оценить обоснованность текущей сети коридоров и определить, требуются ли дополнения и корректировки на основе растущего спроса на перемещение в регионе в течение будущего периода новой стратегии. Оценка также должна фокусировать внимание на улучшении интермодальных перемещений товаров и людей.

регионе ЦАРЭС: (i) дальнейшее укрепление публикаций годовых отчетов ИМЭК; (ii) изучение логистических операций в странах ЦАРЭС с использованием исследования по контейнеризации, проведенного в 2024-2025 годах; (iii) вклад в транспортную модель, которая будет разработана для мониторинга грузовых потоков и развития коридоров ЦАРЭС; (iv) поддержка программы лидерства в области транспорта для стран ЦАРЭС; и (vi) разработка платформы данных и информации для региона ЦАРЭС с использованием Азиатской транспортной обсерватории.

Семинары, обучающие программы и продукты знаний (с января 2020 по июнь 2025 г.)

Название публикации/мероприятия	Дата
Январь 2020 г. – июнь 2021 г.	
А. Транспорт в целом	
19-е Заседание высокопоставленных официальных лиц ЦАРЭС – Транспортная сессия	Октябрь 2020 г.
Годовой отчет транспортного сектора ЦАРЭС за 2019 год	Октябрь 2020 г.
В. Трансграничные перевозки и логистика	
Серия вебинаров ЦАРЭС – Порты и логистика (2 сессии)	Февраль 2021 г.
Обзорное исследование портов и логистики в странах ЦАРЭС, том I	Март 2021 г.
Обзорное исследование портов и логистики в странах ЦАРЭС, том II	Март 2021 г.
С. Автодороги и управление дорожными активами	
Таджикистан - Программа обучения по системам управления дорожными активами (СУДА) и контрактам на содержание дорог, ориентированным на достижение результатов (КСДОР)	Февраль 2020 г.
Онлайн-курс по основам дорожного строительства для не инженеров (13 модулей)	Август 2020 г.
Виртуальный семинар по УДА и Системам УДА (в сотрудничестве с Институтом ЦАРЭС)	Август 2020 г.
Афганистан – Системы управления дорожными активами и обучение по контрактам на содержание дорог, ориентированным на достижение результатов (3 сессии)	Февраль-март 2021 г.
Семинар УДА по оценке зрелости ЦАРЭС и обучению тренеров (в сотрудничестве с Институтом ЦАРЭС)	Март 2021 г.
Кыргызская Республика – Учебный семинар по системам управления дорожными активами и контрактам на содержание дорог, ориентированным на достижение результатов	Июнь 2021 г.
Д. Безопасность дорожного движения	
Монголия – Национальные обучающие семинары по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения (в сотрудничестве с Институтом ЦАРЭС)	Май 2020 г.
Руководство по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения ЦАРЭС 4: Безопасность пешеходов	Февраль 2021 г.
Е. Железные дороги	
Программное обеспечение для расчета пропускной способности путей и составления расписания движения	Май 2020 г.
Информационный бюллетень Рабочей группы по железнодорожному транспорту ЦАРЭС	Декабрь 2020 г.
Оценка железнодорожного сектора для Афганистана	Март 2021 г.
Оценка железнодорожного сектора для Азербайджана	Март 2021 г.
Оценка железнодорожного сектора для КНР	Март 2021 г.
Оценка железнодорожного сектора для Грузии	Март 2021 г.
Оценка железнодорожного сектора для Казахстана	Март 2021 г.
Оценка железнодорожного сектора для Кыргызской Республики	Март 2021 г.
Оценка железнодорожного сектора для Монголии	Март 2021 г.
Оценка железнодорожного сектора для Пакистана	Март 2021 г.
Оценка железнодорожного сектора для Таджикистана	Март 2021 г.
Оценка железнодорожного сектора для Туркменистана	Март 2021 г.
Оценка железнодорожного сектора для Узбекистана	Март 2021 г.
Ф. Авиация	
Воздействие COVID-19 на авиацию и туризм ЦАРЭС	Ноябрь 2020 г.
Блог: Пять способов возрождения авиации и туризма в Центральной Азии	Ноябрь 2020 г.

Серия вебинаров ЦАРЭС: Авиация и туризм (3 сессии)	Январь-март 2021 г.
Июль 2021 г. — июнь 2022 г.	
А. Транспорт в целом	
Ежегодный отчет по транспорту ЦАРЭС за 2020 год (сокращенная онлайн-версия)	Октябрь 2021 г.
Отчет о проделанной работе и план работы транспортного сектора ЦАРЭС (июль 2020 г. — август 2021 г.)	Октябрь 2021 г.
В. Автодороги и управление дорожными активами	
Семинар по обмену знаниями по системам управления дорожными активами (Грузия, Пакистан и Таджикистан)	Октябрь 2021 г.
Семинар: Система управления дорожными активами и контракты на содержание дорог, ориентированные на достижение результатов (Афганистан)	Март 2021 г.
Семинар: Система управления дорожными активами и контракты на содержание дорог, ориентированные на достижение результатов (Кыргызская Республика)	Июнь 2021 г.
Система управления дорожными активами и контракты на содержание дорог, ориентированные на достижение результатов, в регионе ЦАРЭС (английская и русская версии)	Ноябрь 2021 г.
С. Безопасность дорожного движения	
Инженерное обеспечение безопасности дорожного движения: звездные рейтинги для аудитов безопасности дорожного движения, онлайн семинар	Ноябрь 2021 г.
Узбекистан – Обучение по расследованию ДТП	Декабрь 2021 г.
Кыргызская Республика – Обучение по расследованию ДТП	Январь 2022 г.
Туркменистан – Семинар по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения *	Апрель 2022 г.
Кыргызская Республика – Онлайн-обучение по проблеме безопасности дорожного движения	Апрель 2022 г.
Обучение по безопасности пешеходов в странах ЦАРЭС	Июнь 2022 г.
Руководство по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения ЦАРЭС 5: Звездный рейтинг для аудита безопасности дорожного движения	Июнь 2022 г.
Д. Железные дороги	
Состояние железных дорог в странах ЦАРЭС и возможности для инвестиций, коммерциализации и реформ (на английском и русском языках)	Апрель 2022 г.
Июль 2022 г. – июнь 2023 г.	
А. Транспорт в целом	
19-е заседание Координационного комитета по транспортному сектору ЦАРЭС	Октябрь 2022 г.
Отчет о проделанной работе за 2022 год и план работы транспортного сектора ЦАРЭС	Октябрь 2022 г.
20-е заседание Координационного комитета по транспортному сектору	Май 2023 г.
Отчет о проделанной работе за 2023 год и план работы транспортного сектора ЦАРЭС	Июнь 2023 г.
В. Трансграничные перевозки и логистика	
Руководство для разработчиков по планированию и проектированию логистических центров в странах ЦАРЭС	Апрель 2023 г.
С. Автодороги и управление дорожными активами	
Дорожные фонды и сборы с пользователей дорог в регионе ЦАРЭС	Декабрь 2022 г.
Д. Безопасность дорожного движения	
Отчет о безопасности дорожного движения для региона ЦАРЭС	Июль 2022 г.

Монголия – Обучение по расследованию ДТП	Март 2023 г.
Таджикистан – Обучение по расследованию ДТП	Март 2023 г.
Е. Железные дороги	
6-е заседание Рабочей группы по железнодорожному транспорту	Октябрь 2022 г.
7-е заседание Рабочей группы по железнодорожному транспорту	Май 2023 г.
Июль 2023 г. – июнь 2024 г.	
А. Транспорт в целом	
21-е заседание Координационного комитета по транспортному сектору	Апрель 2024 г.
Отчет о проделанной работе за 2024 год и план работы транспортного сектора ЦАРЭС	Июнь 2024 г.
Страновые консультации по Среднесрочному обзору Транспортной стратегии ЦАРЭС до 2030 г. — семинар в Монголии	
В. Трансграничные перевозки и логистика	
Отчет о первоначальной оценке Среднего коридора	Май 2023 г.
С. Автодороги и управление дорожными активами	
Семинар по автомагистралям ЦАРЭС	Май 2023 г.
Контракты на содержание дорог, ориентированные на результатах, в регионе ЦАРЭС	Декабрь 2023 г.
Д. Безопасность дорожного движения	
Руководство по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения ЦАРЭС 6: Выявление, исследование и устранение аварийно-опасных участков	Май 2024 г.
Анализ и отчетность по данным о ДТП — обучение по улучшению управления данными о ДТП	Июнь 2024 г.
Е. Железные дороги	
8-е заседание Рабочей группы по железнодорожному транспорту	Май 2024 г.
Г. Авиация	
Возможности бюджетных перевозчиков, либерализация воздушного транспорта и восстановление после пандемии в ЦАРЭС	Сентябрь 2023 г.
Отчет о грузовых авиаперевозках	Февраль 2024 г.
Июль 2024 г. – июнь 2025 г.	
А. Транспорт в целом	
Страновые консультации по Среднесрочному обзору (ССО) Транспортной стратегии ЦАРЭС (ТСЦ) до 2030 г. и семинар в Монголии	Февраль 2025 г.
Выездное заседание национальных координаторов ЦАРЭС и обсуждение ССО ТСЦ-2030	Март 2025 г.
Страновые консультации по ССО ТСЦ-2030 и семинар в Китайской Народной Республике (совместно с семинаром по следующей стратегии партнерства со страной)	Март 2025 г.
Страновые консультации по ССО ТСЦ-2030 и семинар в Азербайджане	Апрель 2025 г.
Страновые консультации по ССО ТСЦ-2030 и семинар в Кыргызской Республике	Апрель 2025 г.
Страновые консультации по ССО ТСЦ-2030 и семинар в Узбекистане	Апрель 2025 г.
Страновые консультации по ССО ТСЦ-2030 и семинар в Таджикистане	Апрель 2025 г.
Страновые консультации по ССО ТСЦ-2030 и семинар с Грузией (виртуально)	Май 2025 г.
Страновые консультации по ССО ТСЦ-2030 и семинар с Туркменистаном (виртуально)	Май 2025 г.
Параллельное мероприятие по ССО ТСЦ-2030 на саммите Международного транспортного форума 2025 года	Май 2025 г.
Страновые консультации по ССО ТСЦ-2030 и семинар в Пакистане (в сотрудничестве с Институтом ЦАРЭС)	Май 2025 г.

22-е заседание Координационного комитета по транспортному сектору	Июнь 2025 г.
Отчет о проделанной работе за 2024 год и план работы транспортного сектора ЦАРЭС	Июнь 2025 г.
В. Безопасность дорожного движения	
Руководство по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения ЦАРЭС 7: Зачем и как управлять скоростью	Август 2024 г.
Ежегодное заседание и ознакомительная поездка APRSO (Кыргызская Республика, Монголия, Узбекистан)	Октябрь 2024 г.
Руководство по расследованию дорожно-транспортных происшествий ЦАРЭС	Март 2025 г.
Азербайджан: Анализ и отчетность по данным о дорожно-транспортных происшествиях: текущее положение и рекомендации	Март 2025 г.
Грузия: Анализ и отчетность по данным о дорожно-транспортных происшествиях: текущее положение и рекомендации	Март 2025 г.
Казахстан: Анализ и отчетность по данным о дорожно-транспортных происшествиях: текущее положение и рекомендации	Март 2025 г.
Кыргызская Республика: Анализ и отчетность по данным о дорожно-транспортных происшествиях: текущее положение и рекомендации	Март 2025 г.
Монголия: Обзор и отчетность по данным о дорожно-транспортных происшествиях: текущее положение и рекомендации	Март 2025 г.
Пакистан: Обзор и отчетность по данным о дорожно-транспортных происшествиях: текущее положение и рекомендации	Март 2025 г.
Таджикистан: Обзор и отчетность по данным о дорожно-транспортных происшествиях: текущее положение и рекомендации	Март 2025 г.
Узбекистан: Обзор и отчетность по данным о дорожно-транспортных происшествиях: текущее положение и рекомендации	Март 2025 г.
Программа APRSO и ЦАРЭС по укреплению потенциала в области безопасности дорожного движения – серия вебинаров	Март – май 2025 г.
Два тренинга по безопасности дорожного движения для Монголии	Март 2025 г.
Взаимодействие между климатом и мерами по безопасности дорожного движения в регионе ЦАРЭС – Серия рабочих документов АБР по устойчивому развитию (№107)	Июнь 2025 г.
С. Железные дороги	
9-е заседание Рабочей группы по железнодорожному транспорту	Июнь 2025 г.