



23rd Transport Sector Coordinating Committee Meeting

8-9 June 2026 | Ulaanbaatar, Mongolia

23-е заседание Координационного комитета по транспортному сектору

8-9 июня 2026 года | Улан-Батор, Монголия



Механизм «Модернизация границ ЦАРЭС в целях интеграции, логистики и развития» (BUILD)

Ари Каллиокоски

Главный специалист по транспорту
Секторальный департамент 1/
Управление транспортного сектора



Краткое содержание

- I. Региональная торговля
- II. Препятствия на пути повышения эффективности
- III. Трансформация ПП с целью повышения эффективности коридоров ЦАРЭС.



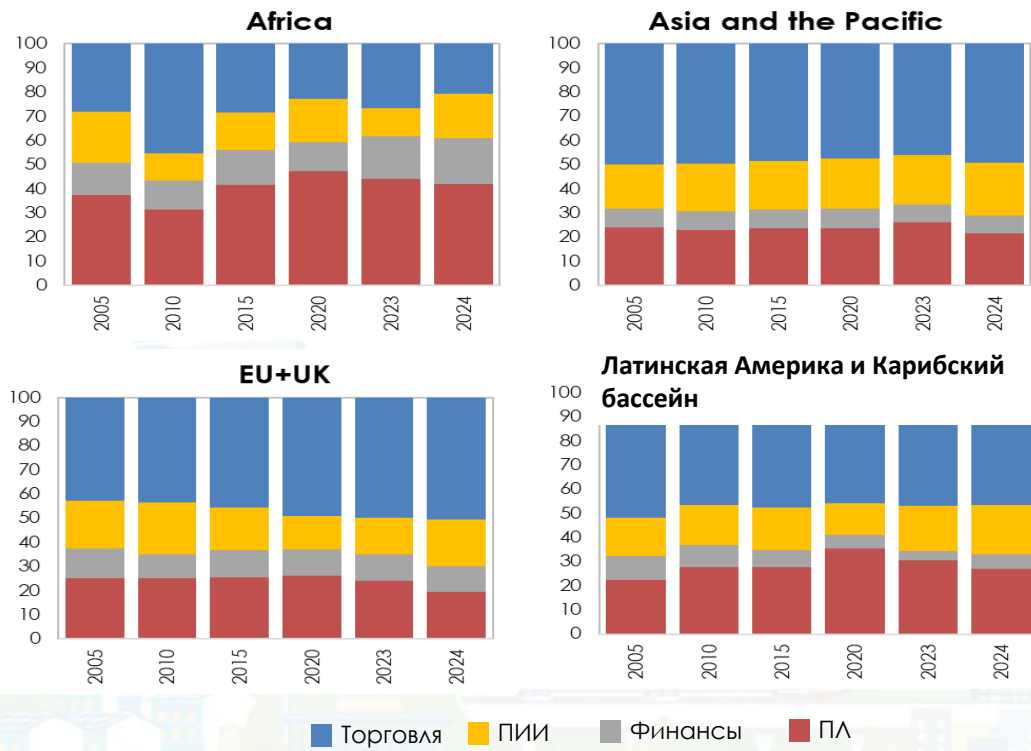
Часть I: Региональная торговля

Торговля является основным двигателем региональной экономической интеграции в Азии и Тихоокеанском регионе (АТР), за ней следуют ПИИ и перемещение людей.

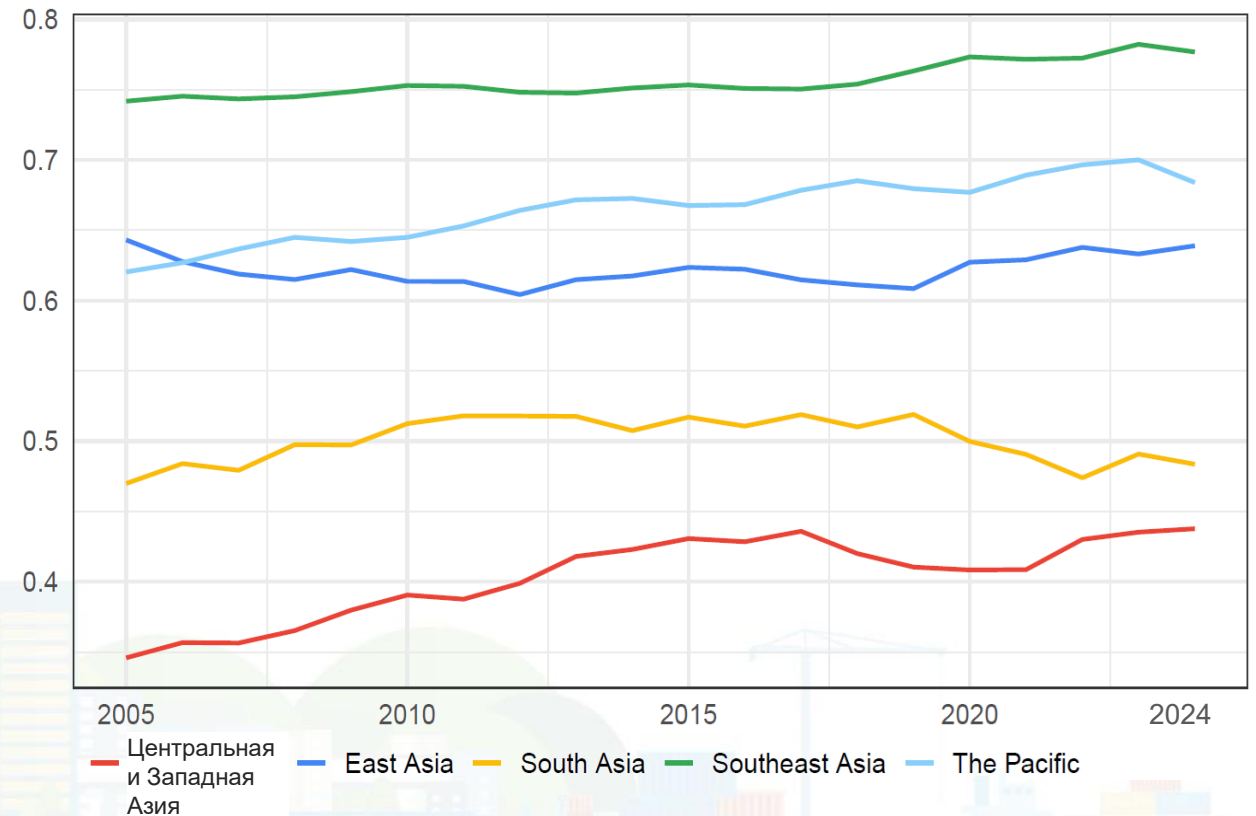
Торговля товарами и услугами является основным двигателем региональной интеграции в Азии и других регионах, за исключением Африки.

Экономическая интеграция с АТР остается неравномерной в разных субрегионах, хотя в целом наблюдается ее рост.

Доля различных параметров в общем индексе региональной интеграции по регионам мира (%)



Общий индекс региональной интеграции по субрегионам Азии (Интеграция субрегиона с самим собой, а также с остальной частью АТР)



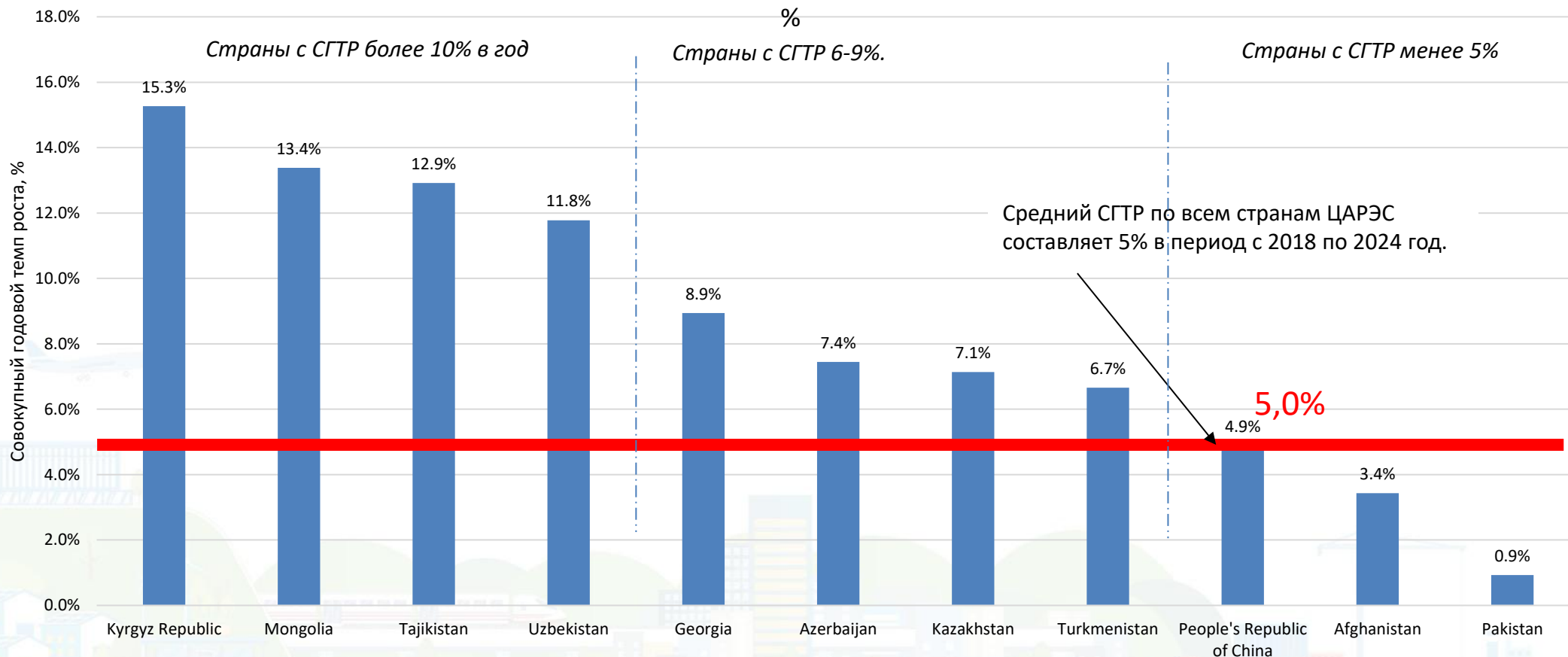
ЕС = Европейский союз (27 членов), ПИИ = прямые иностранные инвестиции, ПЛ = перемещение людей, ИРИ = Индекс региональной интеграции, УК = Великобритания.

Примечания: На основе Индекса региональной интеграции АБР, рассчитанного с использованием Байесовской модели состояния-пространства, общий индекс региональной интеграции представляет собой взвешенное среднее значений индексов по параметрам: торговля товарами и услугами, перемещение людей, ПИИ и финансы. Подробную методологию, используемые показатели по каждому параметру и источники данных см. в Приложении 1.1 к докладу АБР. 2025. Доклад об экономической интеграции в Азии и Тихоокеанском регионе. Состав субрегиональных групп в Азии и Тихоокеанском регионе представлен по адресу <https://aric.adb.org/integrationindicators/groupings>.

Источник: Расчеты АБР с использованием базы данных Индекса региональной экономической интеграции АБР.

Тенденции регионального товарооборота с 2018 по 2024 год

Совокупный годовой темп роста (СГТР) трансграничной торговли в стоимостном выражении (долл. США),



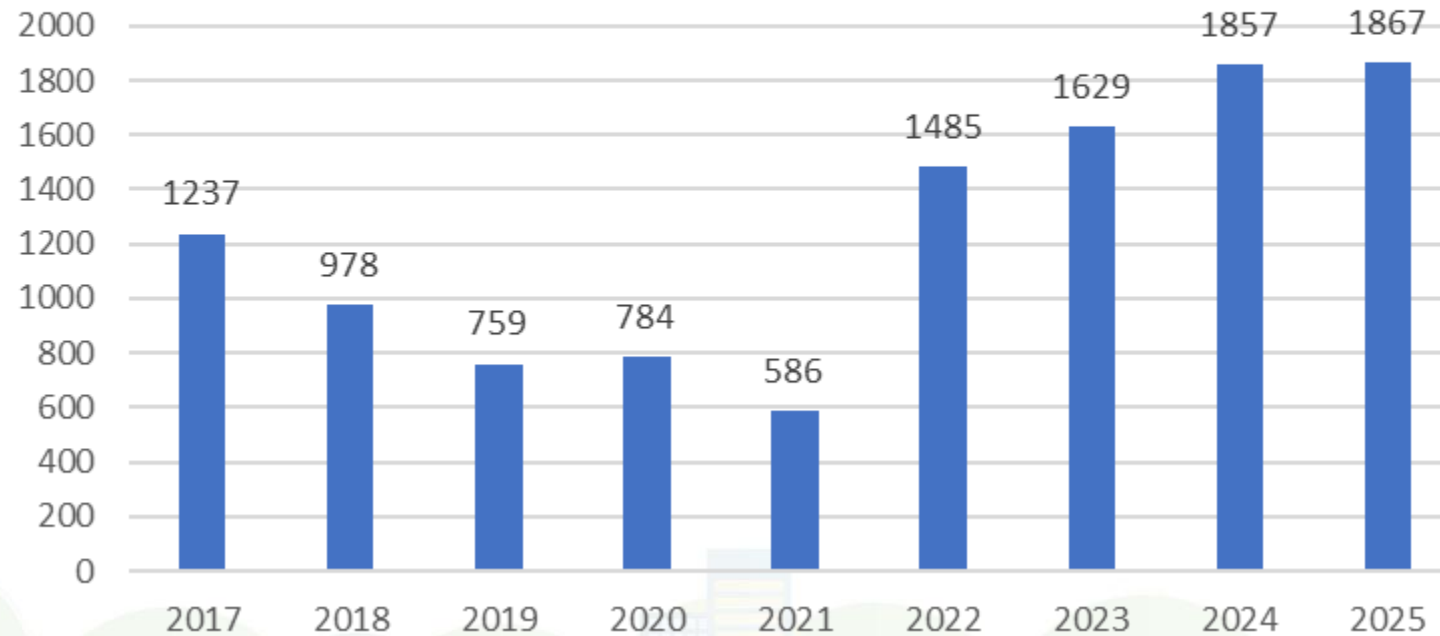
Трансграничная торговля — это сумма импорта и экспорта.

Источник: Данные ITC TradeMap.


Примечание: АБР приостановил оказание регулярной помощи Афганистану с 15 августа 2021 года.

Объемы грузовых перевозок по коридору ЦАРЭС 2 увеличиваются: (в тыс. тонн)

Freight Tonnage Transported Across the CAREC
Corridor 2 (000s tons)



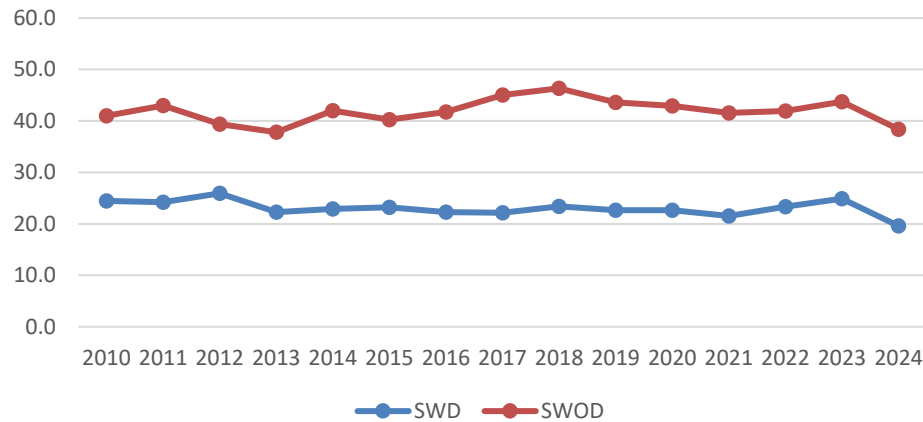
Источник: Средний коридор (<https://middlecorridor.com/>)



**Часть II: Препятствия на пути повышения
эффективности
- Количественная оценка сложностей,
связанных с границами**

Средняя скорость перемещения по коридорам ЦАРЭС

Средняя скорость перемещения по коридорам ЦАРЭС, автодороги, км/ч

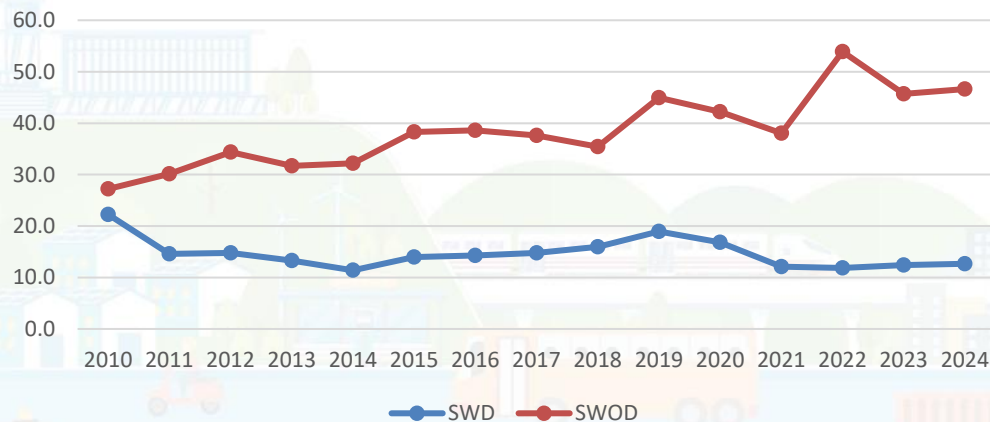


Массовая «потеря скорости» из-за «узких мест» на границе

Средняя «доля» ПП в общем объеме задержек:

- 45% (автодороги)
- 60% (железные дороги)

Средняя скорость перемещения по коридорам ЦАРЭС, железные дороги, км/ч



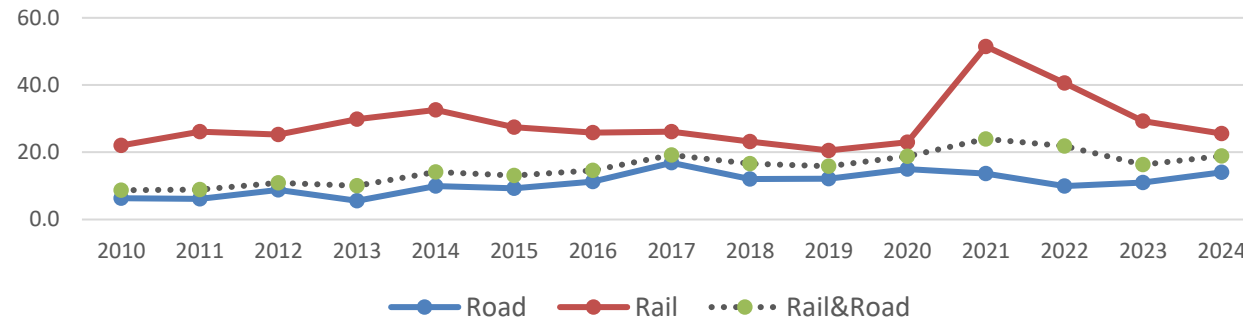
Скорость без задержек: восходящая тенденция, отражающая улучшение железнодорожной инфраструктуры.

Скорость с задержками: эффективность пересечения границы не успевает за модернизацией коридоров.

Источник: ИМЭК

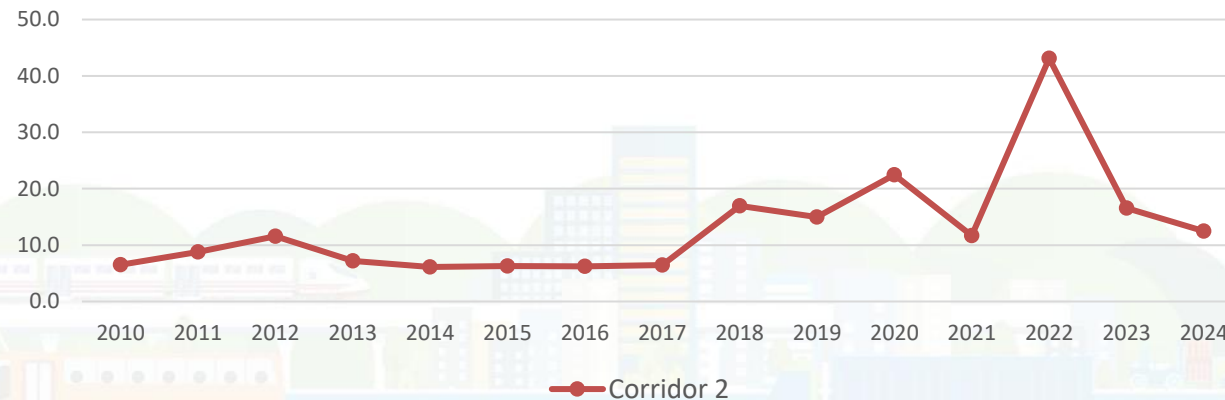
Среднее время, требуемое для оформления в ПП

Время, требуемое для оформления в ПП (часы) — по видам транспорта, для всех коридоров



Время для оформления в ПП не улучшается.

Время, требуемое для оформления в ПП (часы) – Коридор 2



Источник: ИМЭК

Как ПП становятся «узкими местами»

Физические ограничения:

- Недостаточная инфраструктура для инспектирования и обработки
- Неадекватная организация очередей, парковки и зон для ожидания
- Плохое управление дорожным движением
- Асимметричный потенциал по обе стороны границы

Институциональные ограничения:

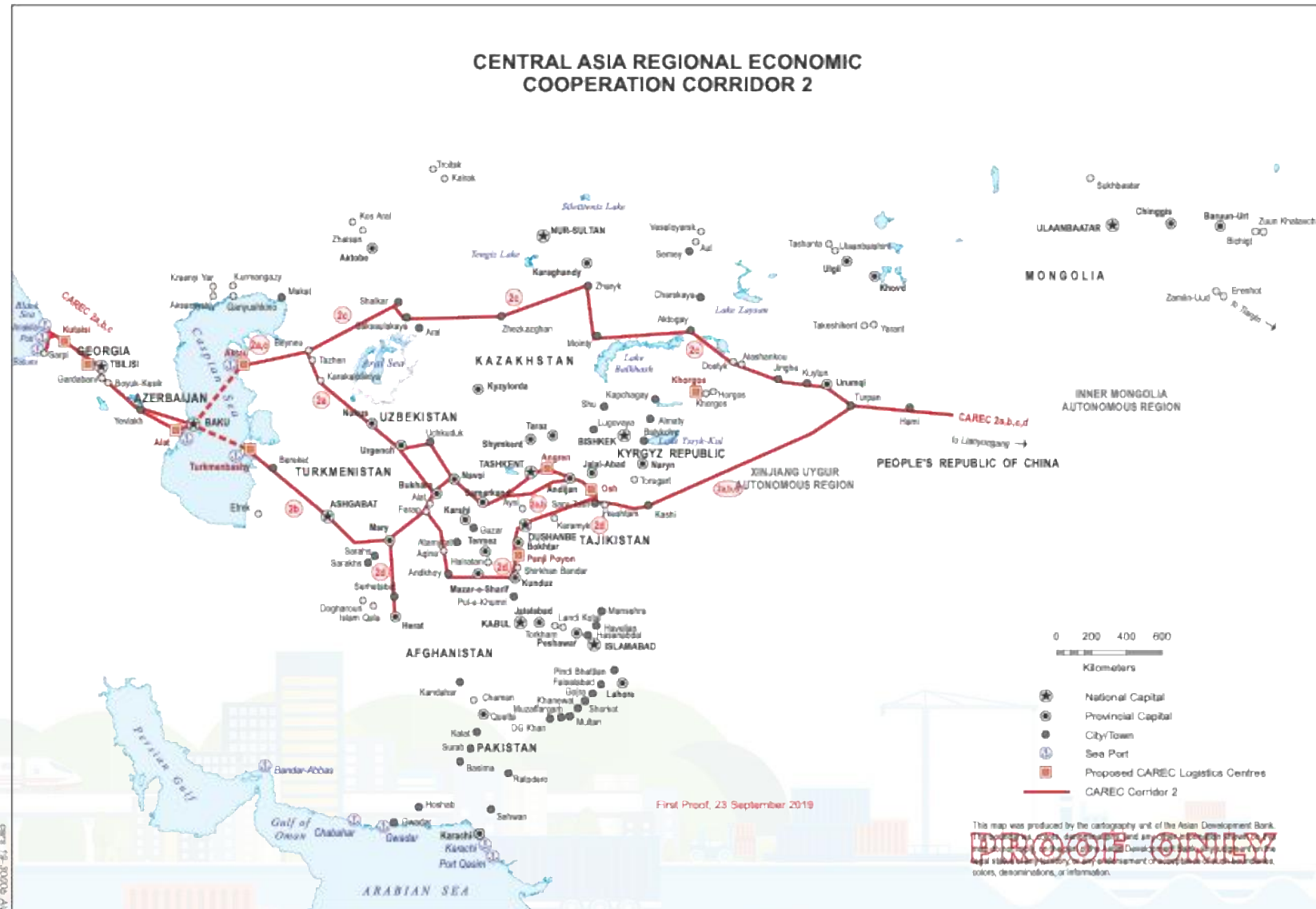
- Фрагментированное управление границами
- Слабая трансграничная координация
- Недостаточные меры контроля, основанные на оценке рисков
- Неэффективные транзитные режимы; ограничения, связанные с правами на перевозку и двусторонними соглашениями

Ограничения цифровизации:

- Ограниченное внедрение интегрированных цифровых систем управления границами
- Отсутствие операционной совместимости между ведомствами и между системами соседних стран
- Сохраняется зависимость от бумажных и ручных процессов

От связанности к устойчивости

- **Последние внешние события** показали, что морские торговые пути уязвимы.
 - Транспортный поток перенаправляется на наземные маршруты, такие как Коридор ЦАРЭС 2.
 - Увеличение объемов морских перевозок (более 80% международной торговли) может привести к перегрузке наземных автомобильных и железнодорожных маршрутов.
- Как показывает прошлый опыт, на Коридоре ЦАРЭС 2 в ПП возникают **большие заторы**, как только увеличивается объем грузовых перевозок.





ЧАСТЬ III: Трансформация ПП с целью повышения эффективности коридоров ЦАРЭС

Преимущества модернизации ПП

ПП / Коридор	Потенциальное вмешательство	Предполагаемая экономия времени (сокращение очереди)	Оценочная экономия средств при снижении транспортных издержек на 10%
Хоргос – Нур Жолы (авто)	Увеличение и расширение количества подъездных дорог, расширение парковки, цифровая модернизация.	Сокращение на 20–30 часов (30–45%)	150–300 долларов за грузовик
Хоргос – Алтынкол (ж/д)	График работы сортировочной станции + цифровая система управления последовательностью движения поездов + станции для смены колеи	Сокращение на 10–20 часов (25–40%)	80–120 долларов за ДФЭ (ж/д)
Алашанькоу – Достык (ж/д)	График работы сортировочной станции + цифровая система управления последовательностью движения поездов + станции для смены колеи	Сокращение на 20–40 часов (30–50%).	80–120 долларов за ДФЭ (ж/д)
Замын-Ууд – Эренхот (авто + ж/д)	Усовершенствовать перевалочные станции № 2 и 4 в Замын-Ууд и увеличить поставки новых вагонов	Сокращение на 20–35 часов (30–50%)	150–300 долларов за грузовик. 260-330 долларов за ДФЭ (ж/д)
Цители Хиди (ГРУ) – Красный мост	Гармонизация данных + взаимное признание + управление рисками	Сокращение на 3–8 часов (20–35%)	50–100 долларов за грузовик/груз

Рекомендации ССО Транспортной стратегии ЦАРЭС до 2030 года

1. Повышать эффективность пересечения границ и коридоров

- Создать механизм финансирования для улучшения пограничных пунктов пропуска
- Повышение пропускной способности и связанности **Коридора 2**
- Устранение «узких мест» в перевозках по Каспийскому морю

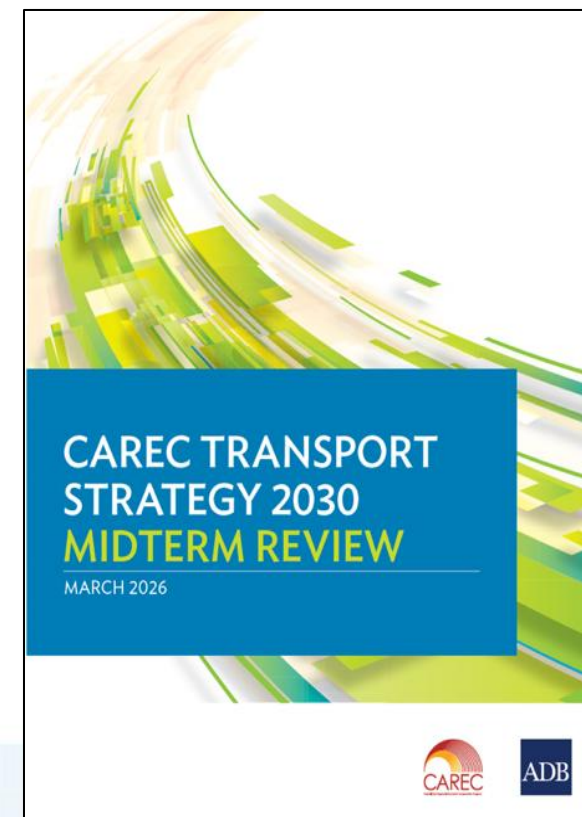
2. Содействовать диверсификации видов транспорта и интеллектуальной мобильности

- Создать **Рабочую группу по интеллектуальной мобильности**

3. Расширять масштабы «зеленых», устойчивых, инклюзивных и цифровизированных перевозок

4. Углублять институциональное сотрудничество и планирование

- Создать **центр по транспорту и логистике** в Институте ЦАРЭС



Механизм BUILD (Модернизация границ ЦАРЭС в целях интеграции, логистики и развития)

- **Новый механизм финансирования** для улучшения пограничных пунктов пропуска (ПП) в регионе ЦАРЭС (ожидается утверждение в июне 2026 года)
 - удовлетворение инфраструктурных и нормативных потребностей
 - продвижение совместных ПП
 - развитие потенциала в странах ЦАРЭС
- **Финансирование АБР в размере 400 миллионов долларов** для финансирования серии отдельных проектов ПП вдоль сети ЦАРЭС
 - поиск примерно **150 миллионов долларов США** грантового софинансирования
- Обширный опыт АБР по реализации проектов ПП демонстрирует значительное **сокращение затрат и времени в ПП**
- **ТП (1,25 млн долларов США)** для поддержки подготовки и реализации BUILD утверждена в апреле 2026 года



Механизм BUILD (Модернизация границ ЦАРЭС в целях интеграции, логистики и развития)

- Предварительные проекты-кандидаты (проводимая работа):
 - Совместный ПП «Шелковый путь» между Грузией и Азербайджаном
 - Несколько ПП между Таджикистаном, Узбекистаном и другими соседними странами
 - ТАД/УЗБ: Фотехобод-Ойбек, Патар-Бешарык, Куштегирмон-Бекобод, Гиссар-Боботог
 - ТАД/КГЗ: Маданият
 - ПП между Пакистаном и соседними странами
 - Совместный ПП в Кемине (КГЗ/КАЗ)
 - Ваши предложения приветствуются!



Механизм BUILD

- Сокращение времени в пути вдоль коридоров ЦАРЭС благодаря инициативе BUILD принесет **значительные выгоды бизнесу и потребителям**
- Проекты по ПП:
 - (i) будут поддерживать глобальные климатические цели,
 - (ii) обеспечат вторичные выгоды для приграничных сообществ,
 - (iii) будут снижать риски контрабанды, защищая отрасли промышленности и
 - (iv) будут содействовать созданию прозрачных, основанных на правилах торговых систем, соответствующих международным стандартам.
- Проекты ПП предоставляют европейскому и азиатскому **частному сектору возможности** для экспорта передовых цифровых трансграничных решений (безбумажное таможенное оформление, цифровое отслеживание, инспектирование и логистика на основе ИИ).

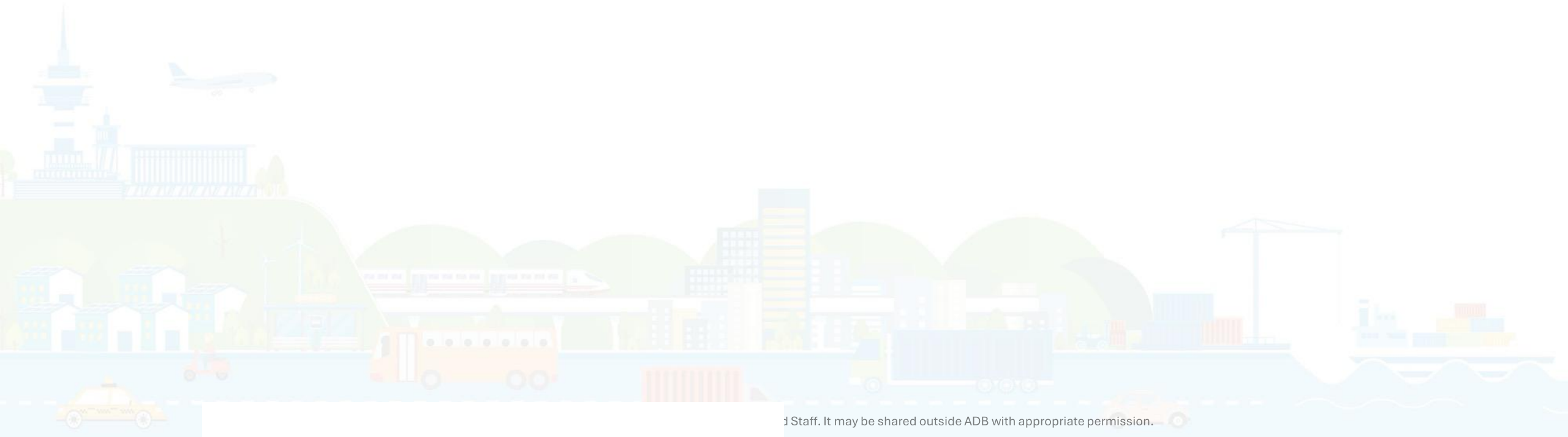


Хронология

- 2025 год: Проведены первоначальные консультации со странами ЦАРЭС.
- 16–19 июня 2025 г.: подход BUILD был одобрен на заседании Комитета транспортного сектора ЦАРЭС и Заседании высокопоставленных официальных лиц ЦАРЭС.
- 20 ноября 2025 г.: одобрение на Министерской конференции ЦАРЭС.
- 22 декабря 2025 г.: АБР утвердил концептуальную записку BUILD.
- Апрель 2026 г.: одобрена техническая помощь (финансирование АБР в размере 1,25 млн долларов США) [на развитие пограничных пунктов пропуска нового поколения для стран ЦАРЭС.](#)
- **Июнь 2026 г.: одобрение механизма BUILD со стороны АБР.**
- **С 2026 года и далее: разработка и утверждение индивидуальных проектов (в процессе реализации).**

Контактная информация

akalliokoski@adb.org



Спасибо!

