

Сессия IV

Групповые дискуссии:
общие проблемы/пробелы
и предлагаемые действия



First Smart Mobility Working Group Meeting

21 May 2026 | Manila, Philippines

Первое заседание Рабочей группы по интеллектуальной мобильности

21 мая 2026 года | Манила, Филиппины



Групповые дискуссии: общие проблемы / пробелы и предлагаемые действия

Сессия IV

Первое заседание рабочей группы по
интеллектуальной мобильности



Сессия IV – Программа

01. Введение

Результаты консультаций со странами-участницами ЦАРЭС

02. Проблемы/Пробелы

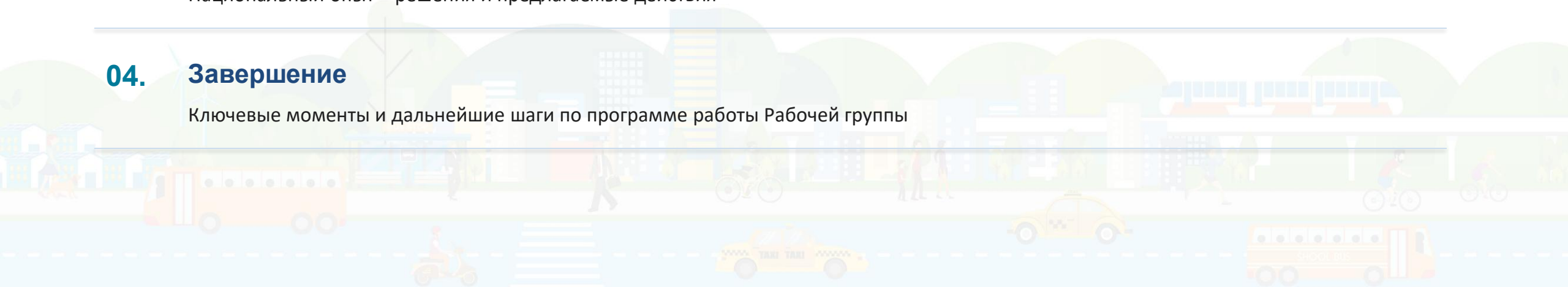
В регионе выявлены 4 сквозных барьера

03. Обсуждение

Национальный опыт – решения и предлагаемые действия

04. Завершение

Ключевые моменты и дальнейшие шаги по программе работы Рабочей группы



Общие проблемы/пробелы

Системная интеграция

Инициативы существуют как изолированные проекты, не интегрированные в скоординированные транспортные системы

Управление и координация

Обязанности распределены между различными учреждениями, механизмы координации ограничены

Интероперабельность данных

Платформы и базы данных существуют, но редко обеспечивают совместимость между секторами и странами

Потенциал и финансирование

Ограниченные технические навыки и финансовые ресурсы замедляют внедрение в крупных масштабах

Территориальная масштабируемость

Передовые решения сосредоточены в столицах – второстепенные города остаются недостаточно обеспеченными

Ориентированные на пользователя решения

Основное внимание уделяется инфраструктуре и логистике, в то время как услуги, воспринимаемые пользователями, остаются ограниченными

Пробел 1: Системная интеграция



Инициативы в области интеллектуальной мобильности в странах ЦАРЭС часто разрабатываются как отдельные мероприятия, а не как компоненты интегрированных систем. Цифровые платформы, решения ИТС, модернизация общественного транспорта и логистические инструменты могут по отдельности улучшать отдельные сегменты, но редко разрабатываются для совместной работы в рамках единой операционной структуры.

Ключевые данные:

Во всех кластерах стран прослеживается эта закономерность – решения существуют, но редко взаимосвязаны. Риск заключается в наборе разрозненных технологических проектов, а не в скоординированной модели управления транспортом.

Дискуссия 1: Системная интеграция

- B1** Какой сектор или область больше всего нуждается в улучшении интеграции в контексте вашей страны?
- B2** Каковы основные препятствия, мешающие различным транспортным решениям эффективно взаимодействовать друг с другом?





Какой сектор или область больше всего нуждаются в улучшении интеграции в контексте вашей страны?



Приложение Slido должно быть установлено на каждом компьютере, с которого вы проводите презентацию

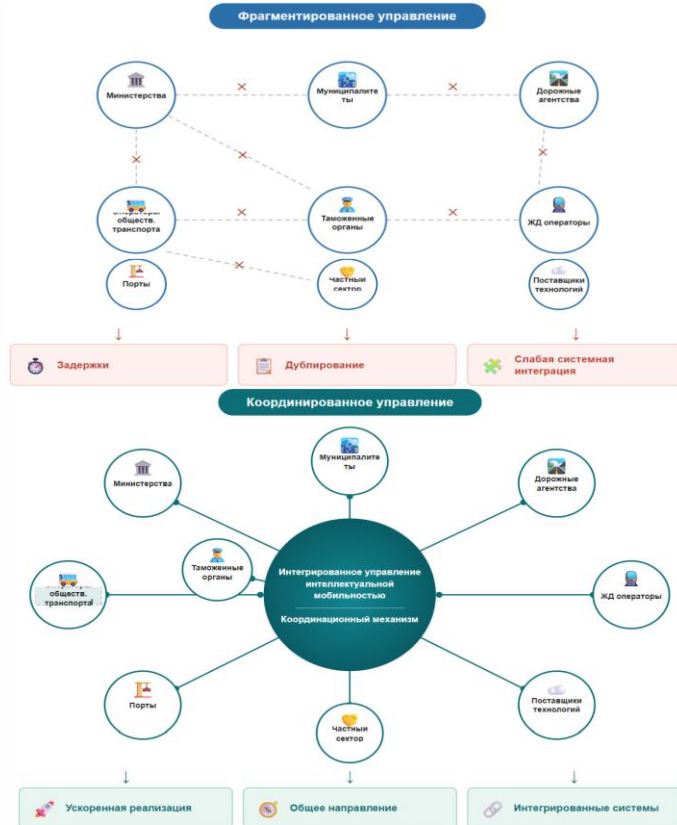


**Каковы основные препятствия,
мешающие различным транспортным
решениям эффективно
взаимодействовать друг с другом?**



Приложение Slido должно быть установлено на каждом компьютере, с которого вы проводите презентацию

Пробел 2: Управление и координация



Для внедрения интеллектуальных систем мобильности требуется участие множества заинтересованных сторон – министерств, муниципалитетов, дорожных агентств, операторов общественного транспорта, таможенных органов, железных дорог, портов и поставщиков технологий. В большинстве стран ЦАРЭС обязанности распределены фрагментарно, и стабильные механизмы координации между различными институциональными уровнями не всегда налажены.

Ключевые данные:

Даже там, где доступны технологии и инвестиции, отсутствие скоординированного управления замедляет внедрение, приводит к дублированию и препятствует формированию интегрированных систем. Этот барьер характерен для всех 8 стран, участвовавших в консультациях.

«Даже при наличии технологий и инвестиций фрагментированная ответственность может замедлить реализацию и препятствовать созданию интегрированных систем интеллектуальной мобильности.»

Дискуссия 2: Управление и координация

B1 Как Рабочая группа ЦАРЭС могла бы способствовать улучшению национальной и региональной координации?

B2 Какая институциональная реформа или соглашение в наибольшей степени улучшили бы управление интеллектуальной мобильностью?





Как Рабочая группа ЦАРЭС могла бы способствовать улучшению национальной и региональной координации?



Приложение Slido должно быть установлено на каждом компьютере, с которого вы проводите презентацию



Какая институциональная реформа или соглашение в наибольшей степени улучшили бы управление интеллектуальной мобильностью?



Приложение Slido должно быть установлено на каждом компьютере, с которого вы проводите презентацию

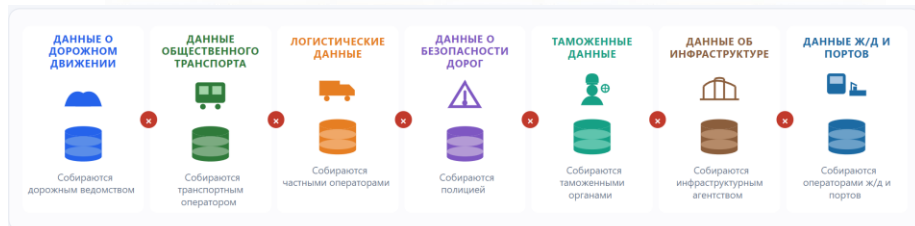
slido

Пробел 3: Данные и цифровые стандарты

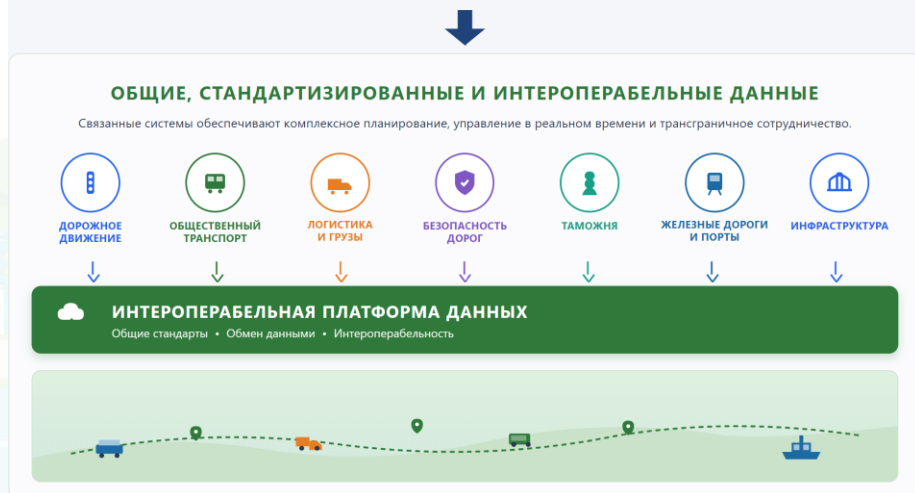
Во многих странах существуют цифровые системы, базы данных и информационные платформы, но эти инструменты часто не являются совместимыми. Данные о дорожном движении, общественном транспорте, логистике, безопасности дорожного движения и таможне могут собираться различными организациями с использованием разных стандартов, что ограничивает обмен информацией между учреждениями и странами.

Ключевые данные:

Ключевые данные: Без общих, стандартизированных и совместимых данных комплексное планирование, управление в режиме реального времени и трансграничное сотрудничество вдоль коридоров ЦАРЭС остаются крайне затруднительными. Это – фундаментальный пробел, устранение которого позволяет внедрять все остальные улучшения в области интеллектуальной мобильности.



БОГАТЫЕ ДАННЫЕ, НО ТРУДНО ИСПОЛЬЗОВАТЬ ВМЕСТЕ
Разные форматы, стандарты и ограниченный обмен создают «силосы». Комплексный анализ, управление в реальном времени и трансграничное сотрудничество затруднены.



Дискуссия 3: Данные и цифровые стандарты

- B1** Каковы основные барьеры, мешающие обеспечению совместимости данных – технические, нормативные или институциональные?
- B2** Существуют ли механизмы обмена данными между национальными учреждениями или соседними странами?





Каковы основные барьеры, мешающие обеспечению совместимости данных – технические, нормативные или институциональные?



Приложение Slido должно быть установлено на каждом компьютере, с которого вы проводите презентацию

slido



Существуют ли механизмы обмена данными между национальными учреждениями или соседними странами?



Приложение Slido должно быть установлено на каждом компьютере, с которого вы проводите презентацию

Пробел 4: Потенциал и финансирование



Стратегии и программы, соответствующие концепции интеллектуальной мобильности, действуют во многих странах, но их реализация часто носит прерывистый или ограниченный характер. Трудности связаны с наличием специализированных технических навыков, способностью управлять сложными проектами, доступом к финансовым ресурсам и возможностью масштабировать пилотные проекты до уровня операционных программ.

Ключевые данные:

Разрыв между планированием и конкретными результатами увеличивается. Ограниченные технические возможности в области ИТС, анализа данных и планирования интеллектуального транспорта в сочетании с ограниченными государственными бюджетами создают общий структурный барьер во всём регионе ЦАРЭС.

Дискуссия 4: Потенциал и финансирование

- B1** Какая поддержка со стороны Рабочей группы ЦАРЭС в области наращивания потенциала была бы наиболее ценной для вашей страны?
- B2** Каких технических навыков больше всего не хватает в ваших организациях – ИТС, анализ данных, управление проектами, закупки?





Какая поддержка со стороны Рабочей группы ЦАРЭС в области наращивания потенциала была бы наиболее ценной для вашей страны?



Приложение Slido должно быть установлено на каждом компьютере, с которого вы проводите презентацию



Каких технических навыков больше всего не хватает в ваших организациях – ИТС, анализ данных, управление проектами, закупки?



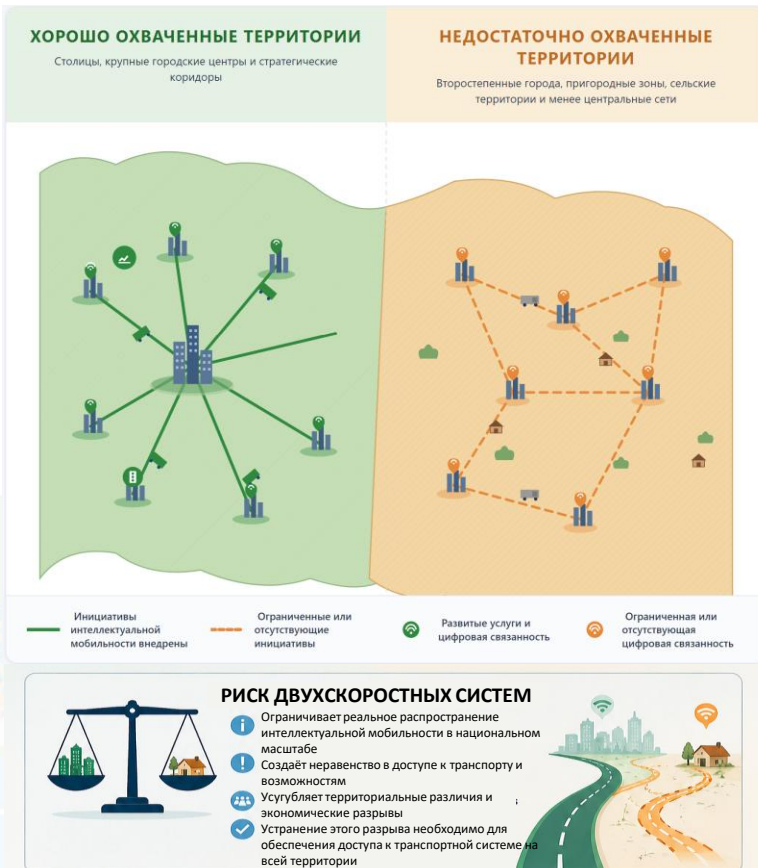
Приложение Slido должно быть установлено на каждом компьютере, с которого вы проводите презентацию

Пробел 5: Территориальная масштабируемость

Наиболее передовые инициативы в области интеллектуальной мобильности в регионе ЦАРЭС сосредоточены в столицах и крупных городских узлах. Второстепенные города, пригородные зоны, сельские территории и менее центральные участки национальных сетей остаются в значительной степени обделёнными, что приводит к формированию растущей двухскоростной системы внутри каждой страны.

Ключевые данные:

Во всех кластерах ИТС, электробусы и цифровые платформы почти исключительно развёрнуты в столицах. Такие страны, как Пакистан, Казахстан и Азербайджан, прямо признают, что масштабирование за пределы крупных городов является одной из их главных нерешённых проблем.



Дискуссия 5: Территориальная масштабируемость

- B1** Какое масштабируемое решение могла бы разработать Рабочая группа ЦАРЭС для поддержки небольших городов и нецентральных районов?
- B2** Каковы основные препятствия для внедрения интеллектуальных систем мобильности в городах второго уровня или сельской местности?





Какое масштабируемое решение могла бы разработать Рабочая группа ЦАРЭС для поддержки небольших городов и нецентральных районов?



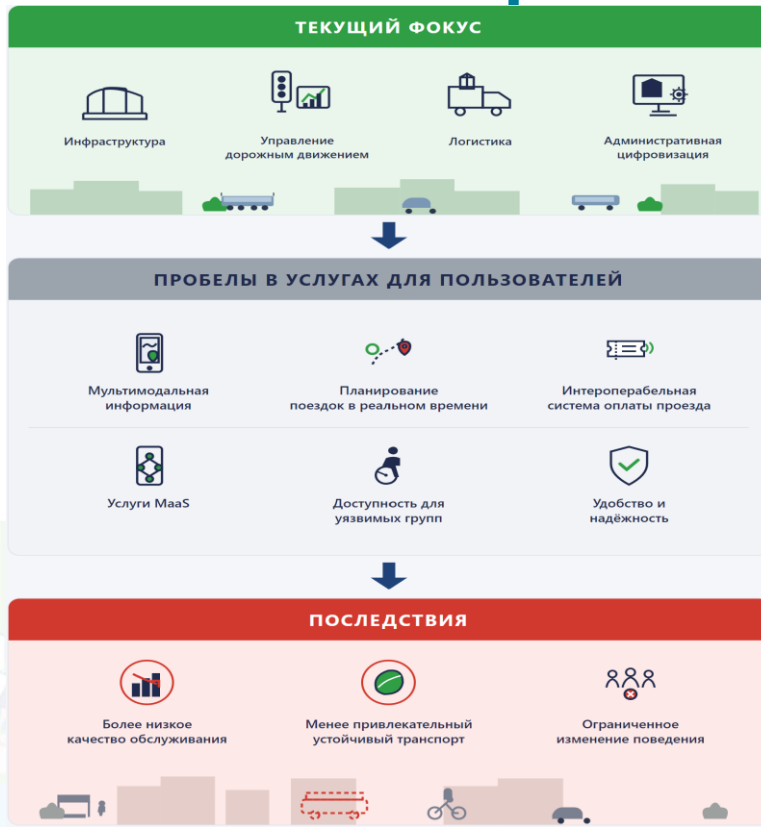


Каковы основные препятствия для внедрения интеллектуальных систем мобильности в городах второго уровня или сельской местности?



Приложение Slido должно быть установлено на каждом компьютере, с которого вы проводите презентацию

Пробел 6: Ориентированные на пользователя решения



Большинство инициатив в области интеллектуальной мобильности в странах ЦАРЭС ориентированы на инфраструктуру, управление дорожным движением, логистику или цифровизацию административных процессов. Услуги, непосредственно воспринимаемые пользователями – планирование поездок в режиме реального времени, совместимые системы продажи билетов, платформы «Мобильность как услуга» (MaaS), доступность для уязвимых групп населения – практически отсутствуют во всех странах.

Ключевые данные:

Без большего внимания к пользователям инновации рискуют улучшить управление системой, не изменив при этом модели поведения в сфере мобильности. Переход от зависимости от автомобилей к устойчивому транспорту требует решений, которые были бы удобными, надёжными и доступными, а не просто технически функциональными.



Без большего внимания к пользователям инновации могут улучшить управление системой, не меняя при этом модели поведения в сфере мобильности кардинальным образом.

Дискуссия 6: Ориентированные на пользователя решения

V1 Какую ориентированную на пользователя услугу Рабочая группа ЦАРЭС должна определить в качестве приоритетной модели для продвижения в странах-членах?

V2 Имеется ли у пользователей транспорта в вашей стране доступ к информации в режиме реального времени, интегрированным системам продажи билетов или приложениям для планирования поездок?





Какую ориентированную на пользователя услугу Рабочая группа ЦАРЭС должна определить в качестве приоритетной модели для продвижения в странах-членах?





Имеется ли у пользователей транспорта в вашей стране доступ к информации в режиме реального времени, интегрированным системам продажи билетов или приложениям для планирования поездок?



Приложение Slido должно быть установлено на каждом компьютере, с которого вы проводите презентацию

Четвертая сессия – Ключевые результаты

Следующие шаги

Рабочая группа согласует приоритетную программу работы на следующем заседании по стратегическому планированию

Предлагаемые действия

Программа работы (стандарты данных, руководящие принципы управления, пилотные коридоры, программа наращивания потенциала)

Общие позиции

Твёрдая приверженность цифровой трансформации; потребность в рамочных механизмах координации

Основные выводы

Системная фрагментация, пробелы в управлении, разрозненность данных, ограничения потенциала



**БЛАГОДАРИМ
ЗА ВНИМАНИЕ
2026**

First Smart Mobility Working Group Meeting

21 May 2026 | Manila, Philippines

Первое заседание Рабочей группы по интеллектуальной мобильности

21 мая 2026 года | Манила, Филиппины

