



## **Годовой отчет о проделанной работе в транспортном секторе ЦАРЭС-2030**

Справочный документ

**Отчет о проделанной работе и план работы транспортного  
сектора (май 2023 года - март 2024 года)**

**21-е заседание Координационного комитета по транспортному  
сектору  
22-23 апреля 2024 года**

## I. Резюме для руководства

Глобальные потрясения последних лет создали неопределенность и трудности, к которым транспортная отрасль оказалась совершенно не готова. Вторжение России в Украину нарушило глобальные цепочки поставок, в то время как меры, вызванные пандемией, ограничили поездки и ограничили мобильность в целом. Однако, в этом контексте устойчивость транспортной отрасли стала только более очевидной. Постепенно она оправилась от этих вызовов и теперь продолжает поддерживать экономическую деятельность и способствовать безопасному и беспрепятственному перемещению людей, товаров и услуг.

Однако возникают новые вызовы. Геополитическая напряженность в Красном море еще больше нарушает цепочки поставок, вызывая тем самым рост транспортных и логистических затрат. Между тем, неблагоприятные последствия изменения климата становятся постоянной угрозой транспортной инфраструктуре и общей безопасности пользователей транспорта. На этом фоне Транспортная программа ЦАРЭС продолжает осуществлять деятельность, направленную на повышение готовности и потенциала стран ЦАРЭС для преодоления этих вызовов.

Транспортная программа ЦАРЭС предоставляет поддержку в области знаний, чтобы помочь странам ЦАРЭС ускорить переход к «зеленой» экономике и выполнить свои обязательства в рамках Парижского соглашения. Разрабатывается План действий по управлению дорожными активами, устойчивыми к изменению климата (УДА), для интеграции мер по устойчивости к изменению климата и стандартов, учитывающих изменение климата, в стратегии УДА стран ЦАРЭС. Аналогичным образом, исследование, инициированное ЦАРЭС, будет изучать взаимодействие безопасности дорожного движения и изменения климата, а также его потенциальные последствия для политики в области безопасности дорожного движения и декарбонизации транспортного сектора стран ЦАРЭС.

Чтобы стимулировать более широкое внедрение практик безопасности и принципов «Безопасной системы» среди РСЧ ЦАРЭС, в этом году будет организован тренинг по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения для Пакистана, Казахстана и Грузии. Шестой выпуск в серии руководств ЦАРЭС по инженерному обеспечению БДД («Руководство по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения 6: Расследование аварийных участков») также в настоящее время готовится к публикации, а седьмая публикация из серии («Руководство по безопасности дорожного движения ЦАРЭС 7: Зачем и как управлять скоростью») сейчас находится в процессе разработки.

Чтобы способствовать быстрому и беспрепятственному перемещению товаров через границы, Транспортная программа ЦАРЭС продолжает поддерживать инициативы по упрощению и оптимизации трансграничных процедур, включая создание национальных систем «единого окна» и модернизацию объектов пограничных пунктов пропуска. В настоящее время разрабатываются планы по строительству трех полностью оборудованных пунктов пропуска и одного учебного центра в рамках Проекта «Региональное усовершенствование приграничных служб Экономического коридора Алматы-Бишкек» (РУПС ЭКАБ); Транспортная программа ЦАРЭС оказывает поддержку в области инженерного проектирования и подготовки документов комплексной оценки. На текущем этапе реализуются аналогичные проекты по строительству ПП между Пакистаном и Афганистаном, а также по восстановлению и оснащению современным оборудованием нескольких ПП в Монголии.

Между тем, в связи с растущим интересом к Среднему коридору в качестве альтернативы маршрутам, затронутым геополитической напряженностью в Красном море и российским

вторжением в Украину, был подготовлен Отчет по оценке Среднего коридора ЦАРЭС, и в настоящее время проводится оценка кризиса на Красном море, чтобы изучить его влияние на глобальные транспортные операции в целом и на Средний коридор (ЦАРЭС 2) в частности. Обе инициативы в области знаний исследуют потенциальные выгоды, которые эти изменения могут предоставить для транспортных операций ЦАРЭС, включая соответствующие меры, которые можно было бы принять для увеличения пропускной способности коридоров ЦАРЭС и, таким образом, в полной мере воспользоваться преимуществами грузовых перевозок, отклоняющихся от затронутых маршрутов.

В целях содействия финансовой устойчивости и разумным инвестициям в транспортную инфраструктуру недавно был опубликован отчет «Контракты на содержание дорог, основанные на результатах» (СДОР) в регионе ЦАРЭС, в котором поддерживается использование контрактов СДОР для оптимизации инвестиций в дорожные активы и стимулирования экономически эффективной реализации высококачественных услуг по содержанию дорожных активов. По просьбе стран ЦАРЭС также будет разработан План действий системы УДА, который будет включать создание базы данных, которая может служить в качестве инструмента для планирования и программирования дорог.

Наконец, также были подготовлены различные отчеты для изучения реформ в области регулирования, которые будут способствовать развитию транспортного сектора в регионе ЦАРЭС. Недавно опубликованный Отчет о грузовых авиаперевозках подчеркивает важность более широкого участия частного сектора в развитии инфраструктуры грузовых авиаперевозок. Аналогичным образом, исследование «Возможности низкобюджетных перевозчиков (НБП), либерализация воздушного транспорта и восстановление после пандемии в ЦАРЭС» поддерживает благоприятную нормативно-правовую среду для поддержки дальнейшего развития НБП и более широкой авиационной отрасли ЦАРЭС.

## II. Ключевые события и результаты

В этом отчете описывается прогресс, достигнутый странами-членами ЦАРЭС в 2023 году в рамках новой Транспортной стратегии ЦАРЭС (ТСЦ) до 2030 года. Он охватывает прогресс, достигнутый в реализации мероприятий и продуктов в области в рамках пяти секторальных компонентах. ТСЦ-2030 использует несколько индикаторов эффективности, чтобы информировать страны об их проделанной работе в ключевых компонентах транспорта (Таблица 1).

**Таблица 1: Индикаторы уровня конечных результатов для транспортного сектора ЦАРЭС**

Компонент	Название	Конечные результаты	Индикаторы (источники или отчеты)
1	<b>Содействие транспорту и логистике</b>	Повышение эффективности пограничных пунктов пропуска (ПП), таможенного оформления, иммиграционных процедур и трансграничной логистики.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Средняя скорость движения по коридорам, скорость с задержкой (ССЗ)</li> <li>Время и затраты прохождения пограничного пункта пропуска по коридорам, странам и ПП</li> <li>Индекс восприятия логистики (ИВЛ)</li> </ul>

2	<b>Автомобильные дороги и управление дорожными активами</b>	Улучшение модели степени развития управления дорожными активами ЦАРЭС*	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2019 год (предварительно): Все страны на уровне 1, кроме Пакистана – на уровне 3, для национальной сети автомобильных дорог (Отчет о проделанной работе в транспортном секторе ЦАРЭС)</li> <li>• Средняя скорость движения без задержек (СБЗ) по коридорам (ИМЭК ЦАРЭС)</li> <li>• Восприятие качества автомагистралей улучшилось (Индекс глобальной конкурентоспособности Всемирного экономического форума) в отдельных странах</li> </ul>
3	<b>Безопасность дорожного движения</b>	Сокращение количества погибших в результате дорожно-транспортных происшествий на международных автодорожных коридорах ЦАРЭС	<ul style="list-style-type: none"> <li>• К 2030 году: снижение на 50% по сравнению с показателем 2010 года (82 000 случаев со смертельным исходом)</li> </ul>
4	<b>Железные дороги</b>	Повышение уровня обслуживания и операционной эффективности железных дорог	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Средняя коммерческая скорость ИМЭК по коридорам ЦАРЭС, ССЗ и СБЗ</li> <li>• Восприятие качества железных дорог улучшилось ((Индекс глобальной конкурентоспособности железных дорог Всемирного экономического форума) для отдельных стран</li> </ul>
5	<b>Авиация</b>	Создание более открытого авиационного рынка, способствующего улучшению результатов в плане сообщения и торговли	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Число пар стран ЦАРЭС, достигших неограниченных прав третьей и четвертой свободы</li> <li>• Количество стран ЦАРЭС, внедряющих безбумажные электронные системы грузовых перевозок для авиации</li> </ul>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Количество стран с системами электронных виз</li> </ul>
--	--	--	--

\* Модель степени развития (зрелости) СУДА (Фаза 1 – СУДА на этапе строительства; Фаза 2 – СУДА обеспечивает полную оценку имеющихся активов, хотя она может проводиться в фиксированное время, не обновляться регулярно, не использоваться в полном объеме для принятия решений и финансового планирования; Фаза 3 – непрерывный (периодический) мониторинг инвентаризации дорожных активов, хорошие модели затрат, учет и планирование затрат/управления, принятие решений и финансовое планирование на основе всех хорошо известных факторов и четкие целевые показатели).

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

Источник: Секретариат ЦАРЭС.

## A. Реализация секторных мероприятий

Транспортная программа ЦАРЭС продолжает поддерживать работу в области знаний и инициативы по развитию потенциала, чтобы направлять страны ЦАРЭС в формулировании стратегического реагирования на основные события, возможности и вызовы, с которыми сталкивается транспортный сектор.

В течение текущего периода плана работы Транспортная программа ЦАРЭС организовала семинары и запустила продукты в области знаний, направленные на развитие институционального потенциала среди стран ЦАРЭС, а также повышение осведомленности заинтересованных сторон о ключевых событиях и тенденциях в транспортном секторе. В их число входит Отчет по оценке Среднего коридора ЦАРЭС, в котором изучается влияние COVID-19 и вторжения России в Украину на морские грузовые и контейнерные перевозки и тарифы в Среднем коридоре (также называемом Коридоре ЦАРЭС 2). Смена видов транспорта в грузовых перевозках, вызванная ростом тарифов на морские перевозки, принесла пользу Коридору ЦАРЭС 2 и повысила интерес к его развитию в более жизнеспособный сухопутный маршрут. При этом в отчете рекомендуется консервативный подход и предлагается в промежуточном периоде повысить операционную эффективность, а также отложить более долгосрочные решения, касающиеся физической инфраструктуры, до тех пор, пока спрос на грузовые перевозки и цены не вернутся на конкурентоспособный уровень.

Кроме того, Транспортная программа ЦАРЭС также проводит оценку кризиса на Красном море и его воздействия на транспортно-логистическую сеть ЦАРЭС, включая Средний коридор. Предварительные результаты оценки будут представлены на предстоящем заседании ККТС в апреле.

В области авиации в 2023 году было опубликовано исследование «Возможности низкобюджетных перевозчиков, либерализация воздушного транспорта и восстановление после пандемии в ЦАРЭС». В исследовании рассматривается восстановление авиационного рынка ЦАРЭС после пандемии с фокусом внимания на низкобюджетных перевозчиках (НБП). В исследовании отмечается, что, по сути, для активного развития и роста НБП и более широкого авиационного рынка ЦАРЭС необходима благоприятная нормативно-правовая среда. Отчет включает конкретные страновые рекомендации для шести стран ЦАРЭС (т.е. Азербайджана, Грузии, Казахстана, Кыргызской Республики, Монголии и Узбекистана).

Отчет о грузовых авиаперевозках также был опубликован в феврале 2024 года. В отчете представлен углубленный анализ пробелов, возможностей и основных тенденций, формирующих авиационную отрасль ЦАРЭС. В отчете также обсуждаются результаты по конкретным странам, а также рекомендации для каждой страны.

В рамках обязательств Транспортной программы ЦАРЭС по повышению безопасности дорожного движения в странах ЦАРЭС, последняя публикация серии Руководств по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения (Руководство по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения 6: Расследование аварийных участков) находится в процессе разработки и будет завершена в апреле 2024 года. В руководстве представлены основные принципы расследования аварийных участков, и оно является полезным справочником для специалистов по безопасности дорожного движения в отношении того, каким образом проводить расследования аварийных участков.

Между тем, во втором квартале 2024 года будет организован тренинг по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения для Пакистана, Казахстана и Грузии. На учебном курсе, который призван укрепить потенциал заинтересованных сторон в решении вопросов безопасности дорожного движения, будут обсуждаться подход «безопасной системы», принципы и элементы «безопасной системы», а также другие важные темы, охваченные в различных руководствах ИОБДД. В процессе разработки также находится панель индикаторов, основанная на веб-сайте, которая позволит специалистам по безопасности дорожного движения получать доступ, анализировать и визуализировать данные о ДТП, а также создавать или генерировать отчеты.

Что касается управления дорожными активами, в 2023 году был опубликован Отчет о контрактах на содержание дорог, основанных на результатах (СДОР), в регионе ЦАРЭС. В отчете обсуждается, как платежи, основанные на результатах, по контрактам СДОР стимулируют подрядчиков обеспечивать высококачественное содержание дорог с минимальными затратами. В отчете подробно описан опыт СДОР шести стран ЦАРЭС (т.е. Азербайджана, КНР, Грузии, Кыргызской Республики, Монголии и Таджикистана) и изложены рекомендации по будущей пилотной реализации и расширению применения контрактов СДОР. Между тем, разрабатываются ключевые показатели эффективности (КПЭ) для дорожного сектора для мониторинга и измерения прогресса УДА в странах ЦАРЭС, и также осуществляется разработка Плана действий УДА по обеспечению устойчивости к изменению климата. План действий по системам управления дорожными активами (СУДА) также будет разработан для стран ЦАРЭС по их просьбе.

Транспортная программа ЦАРЭС также провела семинар по автомобильным дорогам в мае 2023 года, который включал сессии по обмену знаниями, посвященные темам, касающимся повышения безопасности дорожного движения и финансирования, управления и содержания дорожной инфраструктуры. Рабочая группа по железнодорожному транспорту ЦАРЭС (РГЖТ) также собралась в мае 2023 года на седьмое заседание, в котором участвовали представители РСЧ ЦАРЭС и партнеров по развитию. На заседании были представлены презентации о новых тенденциях, разработках и передовом опыте в железнодорожной отрасли в целом, которые содержат ценную информацию для железных дорог ЦАРЭС. Восьмое заседание РГЖТ состоится в мае 2024 года в Баку, Азербайджан.

Чтобы содействовать быстрому и беспрепятственному перемещению товаров через границы, Транспортная программа ЦАРЭС также предоставляет поддержку модернизации трансграничной инфраструктуры, а также совершенствованию операционных процедур, включая создание национальных систем «единого окна» и предоставление оборудования ИКТ в рамках различных проектов и мероприятий ТП.

## **Таблица 2. Проведенные семинары, учебные программы и подготовленные продукты в области знаний**

Название публикации / мероприятия	Сроки
<b>Трансграничные перевозки и логистика</b>	
Отчет о первоначальной оценке Среднего коридора	май 2023 г.
<b>Автомобильные дороги и управление дорожными активами</b>	
Контракты на содержание дорог, основанные на результатах, в регионе ЦАРЭС	декабрь 2023 г.
Контракты на содержание дорог, основанные на результатах, в регионе ЦАРЭС (на русском языке)	февраль 2024 г.
<b>Управление безопасностью дорожного движения</b>	
Руководство ЦАРЭС по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения 6: Расследование аварийных участков	апрель 2024 г.
<b>Железные дороги</b>	
7-е заседание Рабочей группы по железнодорожному транспорту	22-23 мая 2023 г.
<b>Авиация</b>	
Возможности низкобюджетных перевозчиков, либерализация воздушного транспорта и восстановление после пандемии в ЦАРЭС	сентябрь 2023 г.
Возможности низкобюджетных перевозчиков, либерализация воздушного транспорта и восстановление после пандемии в ЦАРЭС (на русском языке)	декабрь 2023 г.
Отчет о грузовых авиаперевозках	февраль 2024 г.
<b>Транспортный сектор в целом</b>	
20-е заседание Координационного комитета по транспортному сектору	24-25 мая 2023 г.
Семинар по автомобильным дорогам ЦАРЭС	22-23 мая 2023 г.

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

## В. Ход реализации по приоритетным областям

**Содействие трансграничным перевозкам и логистике.** Данный компонент способствует развитию экономического сотрудничества и связанности между странами ЦАРЭС за счет сокращения препятствий для трансграничных перевозок. Особое внимание уделяется совершенствованию трансграничной инфраструктуры, упрощению реализации и обеспечению соблюдения транспортных соглашений и конвенций. Достижения в этих областях в 2023-2024 годы включает:

- **Отчет по оценке Среднего коридора ЦАРЭС.** В этом отчете рассмотрено влияние COVID-19 и вторжения России в Украину на морские грузоперевозки и контейнерные

перевозки, а также тарифы мультимодального Среднего коридора. Операционные узкие места на евразийских транзитных маршрутах и резкий рост ставок фрахта на морские перевозки перенаправили контейнерные перевозки в Средний коридор и вызвали большой интерес к его развитию в качестве альтернативного сухопутного маршрута. Однако, если не принять меры, операционные ограничения Коридора могут подорвать его конкурентоспособность и перенаправить контейнерные перевозки на морской транспорт, как только ставки фрахта на морские перевозки стабилизируются. Таким образом, в отчете рекомендуется придерживаться более консервативного подхода до тех пор, пока спрос на грузоперевозки и цены не вернуться на конкурентоспособный уровень. В отчете предлагалось на промежуточном этапе осуществить нефизические меры для повышения операционной эффективности Коридора, включая согласование процедур между различными транспортными операторами и видами транспорта (например, улучшение таможенного контроля, гармонизация и упрощение таможенных и регулятивных процедур и т. д.). После того как спрос и цены станут более стабильными, можно будет принимать долгосрочные инвестиционные решения, касающиеся физической инфраструктуры (например, улучшение флота судов и пропускной способности портов, строительство новых железнодорожных сетей и т. д.). Отчет был опубликован в мае 2023 года.

- **Поддержка для усовершенствования трансграничной инфраструктуры, операционных процедур и усиления потенциала управления границами посредством различных проектов и мероприятий ТП.** Национальные системы «единого окна» были спроектированы и построены в Кыргызстане и Таджикистане в 2023 году, а также ПП в каждой стране в рамках проекта РУСП ЦАРЭС. Между тем, в рамках текущего проекта РУСП ЦАРЭС в Пакистане будет построено два ПП между Пакистаном и Афганистаном, оказана помощь в создании Администрации по сухопутным портам Пакистана (PLPA), а также поставлено оборудование ИКТ и программное обеспечение для «единого окна» Пакистана (PSW).

В рамках проекта РУСП для Монголии будет осуществлена реконструкция и предоставлено современное оборудование в ПП Сухэ-Батор, Боршо, Бичигт и Алтанбулаг; модернизирована таможенная автоматизированная информационная система; и разработан первый этап системы единого электронного окна. Строительные работы в Сухэ-Баторе и Боршо завершены, строительные работы в Бичигте и Алтанбулаге продолжаются.

Другие проекты в Монголии включают проект «Региональная модернизация санитарных и фитосанитарных мер для торговли», который позволит модернизировать лаборатории и инспекционные объекты, укрепить систему управления инспекциями и привести санитарные и фитосанитарные системы в соответствие с международными стандартами. Между тем, проект «Развитие зоны экономического сотрудничества» поддержит развитие зоны экономического сотрудничества монгольской свободной зоны Замын-Ууд и свяжет ее с зоной Эренхот в Автономном районе Внутренняя Монголия КНР, а также внедрит интегрированные системы управления границами. Наконец, проект «Эффективность границ для устойчивой торговли» будет развивать климатически устойчивые пограничные объекты и совершенствовать системы содействия торговле, которые предлагается разместить в ПП Булган, Цагаануур и Хавирга в Монголии.



**Автомобильные дороги и управление дорожными активами.** Этот компонент поддерживает внедрение превентивного ремонта дорог, основанного на знаниях, для минимизации затрат на содержание дорог при одновременном сохранении хорошего качества дорожной сети с продлением срока службы дорожных активов и повышения безопасности дорожного движения. Мероприятия в 2023–2024 годах в рамках этого компонента включают:

- **Контракты на содержание дорог, основанные на результатах (СДОР), в регионе ЦАРЭС.** В отличие от платежей на основе объемов или затрат в рамках традиционных контрактов, платежи по контрактам СДОР основаны на результатах работы. Такой механизм стимулирует подрядчиков обеспечивать своевременное и качественное техническое обслуживание при минимальных затратах. Это способствует повышению эффективности и подотчетности и в конечном итоге приводит к созданию более безопасных и качественных дорог. В связи с этим данный отчет направлен на улучшение понимания заинтересованными сторонами контрактов СДОР и того, каким образом они помогают повысить устойчивость дорожных активов и продлить срок их службы. Извлекая уроки из опыта СДОР шести стран ЦАРЭС (т.е. Азербайджана, КНР, Грузии, Кыргызской Республики, Монголии и Таджикистана), в отчете представлены рекомендации для будущей пилотной реализации и расширения применения контрактов СДОР. Версия отчета на английском языке была опубликована в декабре 2023 года, а версия отчета на русском языке будет доступна в марте 2024 года.

**Железные дороги.** Руководствуясь Железнодорожной стратегией ЦАРЭС («Раскрытие потенциала железных дорог: Железнодорожная стратегия для ЦАРЭС, 2017–2030 гг.»), этот компонент поддерживает долгосрочное развитие железнодорожного сектора в странах ЦАРЭС для содействия трансграничной торговле и стимулирования экономического развития в регионе. В 2019 году была запущена специальная ТП для железнодорожного сектора для оказания практической поддержки посредством подготовки предварительных технико-экономических обоснований, обмена знаниями и поддержки по вопросам управления.

- **7-е заседание Рабочей группы по железнодорожному транспорту.** Представители РСЧ ЦАРЭС и партнеров по развитию собрались для участия в 7-м заседании Рабочей группы по железному транспорту ЦАРЭС (РГЖТ) в Тбилиси, Грузия, 22-23 мая 2023 года. На заседании был представлен отчет о прогрессе, достигнутом в реализации железнодорожной стратегии ЦАРЭС, и представлены обновленные данные о текущих и запланированных мероприятиях ТП. Основные моменты заседания включают презентации о возникающих тенденциях и событиях в секторе, в частности в Среднем коридоре. Кроме того, на заседании были обсуждены вопросы управления железнодорожными активами и требования к финансово устойчивым железнодорожным коридорам дальнего следования. На заседании была представлена краткая информация о поддержке руководству железных дорог, оказываемой Кыргызской Республике и Таджикистану в разработке реформы по коммерциализации и инвестиционной программы (завершена в 2023 году),
- **Предварительные технико-экономические обоснования.** Инициированы подготовительные исследования для проектов по Северо-западному международному грузовому коридору Узбекистана и созданию маршрутного поезда Узбекистан-Туркменбаши. Исследования должны быть завершены к маю 2024 года.

- **Финансирование подвижного состава.** В 2024 году было проведено комплексное исследование для определения вариантов для (частного) финансирования подвижного состава в регионе ЦАРЭС. Результаты исследования будут представлены на 8-м заседании РГЖТ.

**Безопасность дорожного движения.** Данный компонент помогает обеспечить дальнейшую поддержку безопасного и эффективного перемещения людей и товаров по коридорам ЦАРЭС за счет повышения надежности и связности. Ключевые достижения в этих областях на 2023-2024 годы включают:

- **Руководство по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения 6: Расследование аварийных участков.** Шестое в серии Руководств ЦАРЭС по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения, «Руководство 6 по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения: Расследование аварийных участков» представляет концепцию аварийных участков, то есть участков дороги, характеризующихся высоким уровнем аварий или дорожно-транспортных происшествий (ДТП). В руководстве представлены практические рекомендации по проведению расследования аварийных участков, которые помогут снизить частоту и серьезность ДТП и сделать дороги более безопасными для участников дорожного движения. В нем подробно обсуждаются основные принципы расследования аварийных участков, включая методы выявления аварийных участков, сбора, анализа и выявления закономерностей на основе данных об авариях, проведение детальных исследований на участке, а также разработку и реализацию недорогих контрмер. Руководство находится в разработке и будет завершено в апреле 2024 года.

**Авиация.** Обзорное исследование по авиации ЦАРЭС 2018 года, которое послужило в качестве справочного документа для разработки авиационного компонента в рамках Транспортной стратегии ЦАРЭС до 2030 года, описывает ключевые вопросы и приоритеты для авиационного сектора в странах-членах ЦАРЭС. Этот компонент подчеркивает важность установления прямого, рентабельного и безопасного авиационного сообщения между странами-членами ЦАРЭС для более открытого регионального авиационного рынка в регионе ЦАРЭС.

- **Отчет о грузовых авиаперевозках.** В исследовании «Авиационные грузовые перевозки» рассматриваются логистические услуги в области авиационных грузовых перевозок в странах ЦАРЭС. Помимо обзора отрасли авиаперевозок в регионе, в исследовании представлен углубленный анализ пробелов, возможностей и основных тенденций, формирующих отрасль. В целом, согласно исследованию, грузовые авиаперевозки составляют значительную и постоянно растущую часть доходов мировой авиационной отрасли. Между тем, отрасль авиаперевозок ЦАРЭС еще не достигла своего наивысшего потенциала; грузоподъемность в регионе и за его пределами превышает спрос на авиаперевозки в регионе. В исследовании также отмечается важность более широкого участия частного сектора, особенно в контексте развития инфраструктуры. Наконец, в исследовании делается вывод, что многие проблемы, с которыми сталкивается отрасль грузовых авиаперевозок, например, проблемы, связанные с объектами грузовых авиаперевозок, и другие инфраструктурные ограничения, имеют страновую специфику. Соответственно, в исследовании излагаются выводы и рекомендации по конкретным странам. Отчет был опубликован в феврале 2024 года.

- **Возможности для низкобюджетных перевозчиков, либерализация воздушного транспорта и восстановление после пандемии в ЦАРЭС.** В исследовании представлен обзор текущего состояния низкобюджетных перевозчиков (НБП) в регионе ЦАРЭС и восстановления после пандемии более широкого авиационного рынка ЦАРЭС. В нем подробно рассматриваются возможности и проблемы, стоящие перед отраслью низкобюджетных авиалиний ЦАРЭС, такие как высокие расходы в аэропортах и медленное внедрение политики «открытого неба» в регионе. Исследование показывает, что, хотя более либеральная авиационная политика уже оказывает влияние, необходима дальнейшая либерализация для поддержки дальнейшего развития НБП и более широкой авиации ЦАРЭС. В отчете изложен ряд рекомендаций, которые помогут НБП ЦАРЭС процветать и в полной мере участвовать в активно развивающейся авиационной отрасли региона. Конкретные рекомендации также включены для каждой из шести стран ЦАРЭС, охваченных исследованием (т.е. Азербайджана, Грузии, Казахстана, Кыргызской Республики, Монголии и Узбекистана). Версии отчета на английском и русском языках были опубликованы в сентябре 2023 года и декабре 2023 года соответственно.

### III. Вызовы и ключевые проблемы

Транспортный сектор ЦАРЭС продолжает играть важную роль в содействии региональной интеграции и связности, а также в стимулировании общего экономического роста региона. Однако, несмотря на то что транспортный сектор ЦАРЭС продемонстрировал устойчивость в условиях последних крупнейших спадов (например, пандемия COVID-19 и вторжение России в Украину), возникают новые проблемы, которые сектору необходимо разрешить и преодолеть.

Одной из таких проблем является эскалация геополитической напряженности в Красном море, а также затянувшееся российское вторжение на Украину. Взятые вместе или по отдельности, эти кризисы выявили хрупкость глобальных цепочек поставок, а также секторов логистики и транспорта, которые связывают эти «цепочки».

В связи с этими событиями рост грузовых тарифов и задержки на затронутых маршрутах побудили перевозчиков перенаправить морские перевозки. Этот процесс создал возможность для развития альтернативных маршрутов и охвата торговли, которая отклоняется от затрагиваемых маршрутов. В этом контексте стоит оценить потенциальные выгоды, которые эти события предоставляют для транспорта ЦАРЭС, и изучить, как можно увеличить пропускную способность коридоров ЦАРЭС, чтобы охватить перенаправленные грузовые перевозки. В этом плане хорошим примером могут служить Отчет об оценке Среднего коридора ЦАРЭС, опубликованный в 2023 году, и аналогичные отчеты, подготовленные партнерами ЦАРЭС по развитию.

Аналогичным образом, торговля и цепочки поставок также становятся все более фрагментированными из-за растущих рисков «френдшоринга» (перенаправление цепочек поставок в страны, считающиеся политически и экономически безопасными) и геоэкономической фрагментации. Перераспределение торговых потоков и фрагментация торговли нарушают сложившиеся цепочки поставок, что приводит к столь же негативным последствиям для сектора транспорта и логистики, таким как более высокие затраты на транспортировку и координацию, а также более продолжительные сроки доставки. Окажет ли это существенное воздействие на торговый и транспортный сектор ЦАРЭС с течением времени (и степень такого воздействия, если оно имеется) – также заслуживает изучения.

Изменение климата также добавляет еще один уровень беспокойства в соответствующих транспортных секторах стран ЦАРЭС. Экстремальные и неустойчивые погодные условия могут вызвать наводнения и повышение уровня моря, а также сильную жару, которая может нанести ущерб транспортной инфраструктуре. В конечном итоге это ограничивает доступ к перевозкам, вызывает задержки в перемещении людей, товаров и услуг и ставит под угрозу общую безопасность пассажиров и путешественников. Кроме того, транспортный сектор является одним из крупнейших источников глобальных выбросов углекислого газа. Таким образом, в рамках обязательств стран ЦАРЭС по Парижскому соглашению (ПС) важно, чтобы страны ЦАРЭС ускорили свой «зеленый» переход и обеспечили, чтобы их транспортная инфраструктура и инвестиции были климатически устойчивыми и согласованными с ПС.

Параллельно с этим изменение поведения потребителей и растущая протекция онлайн-бизнеса, а также цифровой сдвиг, происходящий во всей глобальной цепочке поставок, также способствуют важным изменениям, к которым транспорт ЦАРЭС должен адаптироваться, чтобы оставаться конкурентоспособным. Фактически, на 20-м заседании ККТС ЦАРЭС, состоявшемся в мае 2023 года, РСЧ ЦАРЭС широко признали, что внедрение инновационных решений, включая цифровизацию, важно для повышения эффективности транспорта.

Подводя итог, приведенные выше сценарии подчеркивают необходимость того, чтобы транспортный сектор ЦАРЭС постоянно предпринимал шаги с целью укрепления и повышения своей конкурентоспособности. В долгосрочной перспективе в этом отношении помогут разумное содержание существующей инфраструктуры, строительство новой инфраструктуры там, где она необходима, а также постоянное повышение операционной эффективности и укрепление институционального потенциала.

### **С. Программа работы на предстоящий год**

Программа ЦАРЭС будет предлагать техническую помощь странам ЦАРЭС в оставшийся период 2024 года и далее посредством продуктов в области знаний и семинаров по пяти основным компонентам: автодороги и управление дорожными активами, безопасность дорожного движения, железные дороги, содействие трансграничным перевозкам и авиация.

### **Трансграничные перевозки и логистика**

- **Отчет о кризисе на Красном море.** Кризис судоходства в Красном море нарушил глобальные цепочки поставок, вызвав повышение ставок фрахта и задержки при перевозках по традиционным маршрутам. На фоне этих событий Средний коридор вызывает интерес как более быстрая, экономичная и безопасная альтернатива затронутым торговым маршрутам. В связи с этим Транспортная программа ЦАРЭС работает над подготовкой краткого отчета с целью изучения продолжающегося кризиса на Красном море и его воздействия на глобальные и региональные цепочки поставок, а также транспортно-логистическую сеть ЦАРЭС, включая Коридор ЦАРЭС 2 (Средний коридор). Он оценит объемы перевозок и узкие места в Среднем коридоре, а также пути увеличения пропускной способности коридора для торговли между Турцией/Южной Европой и Центральной Азией/Кавказом. Промежуточные результаты оценки будут представлены на предстоящем 21-м заседании ККТС в апреле.

- **Готовность проекта Региональное усовершенствование приграничных служб Экономического коридора Алматы-Бишкек (ЭКАБ РУСП).** Чтобы содействовать торговле и транспортной связанности между городами Алматы и Бишкек, инициатива Экономического коридора Алматы-Бишкек (ЭКАБ) планирует построить три полностью оборудованных ПП и один учебный центр в рамках проекта «Региональное усовершенствование приграничных служб Экономического коридора Алматы-Бишкек» (ЭКАБ РУСП). Оборудование для обеспечения безопасности и ИКТ также будет развернуто на других выборочных ПП. В этом направлении данный проект поддерживает подготовку проектно-сметной документации (ПСД) объектов проекта, документов по закупкам и документов комплексной оценки ожидаемого проекта РУПС ЭКАБ, реализация которого запланирована на 2025-2027 годы.

### **Автомобильные дороги и управление дорожными активами**

- **Ключевые показатели эффективности (КПЭ) для дорожного сектора.** Набор ключевых показателей эффективности (КПЭ) был разработан для поддержки измерения и отслеживания достижений в области управления дорожными активами (УДА) в регионе ЦАРЭС по сравнению с целями УДА Транспортной стратегии ЦАРЭС. В частности, в этом базовом исследовании описываются и документируются ключевые показатели эффективности СУДА, которые будут использоваться в процессе мониторинга и измерения прогресса СУДА ЦАРЭС с точки зрения распределения финансирования, стратегического планирования, улучшения социальных и экономических условий, стоимости и качества жизненного цикла, степени развития СУДА, институциональных реформ, и участия частного сектора. Отчет также включает базовые данные по ключевым показателям эффективности для понимания текущего состояния управления дорожными активами в странах ЦАРЭС и для определения областей, где необходима поддержка УДА. Отчет находится в процессе разработки и будет опубликован в третьем квартале 2025 года.
- **Планы действий по Системе управления дорожными активами (СУДА).** Чтобы помочь ключевым игрокам и заинтересованным сторонам в разработке и применении СУДА в краткосрочном и долгосрочном управлении дорожными сетями, для стран-членов ЦАРЭС по их просьбе будет разработан План действий СУДА. В Плане действий будут описаны процессы, связанные со сбором, управлением и анализом дорожных данных, а также с использованием базы данных в качестве инструмента дорожного планирования и программирования.
- **План действий по устойчивому к изменению климата управлению дорожными активами (УДА).** Помимо высокой интенсивности движения, некачественных дорожных материалов и плохого технического обслуживания, аномальные погодные явления, вызванные изменением климата (например, сильная жара, наводнение, вызванное повышением уровня моря и т. д.), также способствуют преждевременному износу дорожных активов и сокращению их срока службы. Поэтому важно интегрировать меры по обеспечению устойчивости к изменению климата не только во время строительства дорог, но и в течение всего срока эксплуатации дорожных активов. В этом контексте Транспортная программа ЦАРЭС разработает климатически устойчивый План действий УДА, который будет включать в себя климатически устойчивые стандарты и климатически чувствительные стратегии управления дорогами с целью повышения прочности и долговечности дорожных активов в странах ЦАРЭС.

- **Государственные предприятия по содержанию дорог.** В этом отчете рассматривается роль государственных предприятий в предоставлении услуг по содержанию дорог в странах ЦАРЭС, а также их преимущества и недостатки по сравнению с их партнерами из частного сектора. Также будет проведена оценка эффективности стратегий содержания дорог, ориентированных на государственные предприятия, с точки зрения использования ресурсов, затрат и последствий, производительности дорожной сети и общей эффективности. Отчет находится в процессе подготовки и будет опубликован в третьем квартале 2025 года.

## **Безопасность дорожного движения**

- **Обучение по вопросам инженерного обеспечения безопасности дорожного движения.** Во втором квартале 2024 года будет организован учебный курс по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения для Пакистана, Казахстана и Грузии. Высокий и растущий уровень ДТП сделал безопасность дорожного движения вопросом, вызывающим растущую обеспокоенность среди стран ЦАРЭС. В этом направлении Программа ЦАРЭС использует подход «безопасной системы»: сочетание более безопасной дорожной инфраструктуры, более безопасных транспортных средств и более безопасных участников дорожного движения. В этом контексте семинар направлен на повышение осведомленности о безопасных системах и укрепление потенциала заинтересованных сторон в решении вопросов безопасности дорожного движения. Курс будет охватывать важные темы, в том числе передовой опыт проектирования дорог и программ по аварийным участкам, управление скоростью, расследование и анализ ДТП, а также меры по улучшению поведения участников дорожного движения. Ожидается участие заинтересованных сторон из различных групп, включая научные круги и частный сектор, а также представителей транспортных и инфраструктурных министерств/ведомств, и других специалистов по безопасности дорожного движения.
- **Руководство по безопасности дорожного движения ЦАРЭС 7: Зачем и как управлять скоростью.** В этом руководстве представлены рекомендации по эффективному управлению скоростью для достижения более широкой цели повышения безопасности дорожного движения и создания безопасной дорожной системы. Небезопасная и чрезмерная скорость вождения является фактором, способствующим увеличению и растущему числу ДТП и несчастных случаев во всем мире. Регион ЦАРЭС особенно подвержен большому риску, учитывая более высокий риск на обочинах дорог и более уязвимых участников дорожного движения (пешеходы, мотоциклы, велосипеды). В этом контексте в руководстве предлагаются экономически эффективные меры по управлению скоростью для использования в странах ЦАРЭС (посредством улучшения проектирования и дорожного строительства, правоприменения, технологий автомобилестроения и образования). Соответственно, оно поможет политикам и специалистам по безопасности дорожного движения определять процессы для интервенций, отбора и реализации. Данное руководство, которое является седьмым в серии руководств ЦАРЭС по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения, будет опубликовано в третьем квартале 2024 года.
- **Обзор данных о ДТП в странах ЦАРЭС и панель индикаторов на основе веб-сайта.** Будет разработан продукт в области знаний, который оценит практику управления

данными о ДТП для каждой страны ЦАРЭС и разработает рекомендации и инструменты в целях улучшения управления данными о ДТП. Кроме того, продукт в области знаний определит возможности для улучшения этих практик и создания основы для гармонизированного управления данными во всем регионе ЦАРЭС. Помимо этого, будет разработана панель индикаторов на основе веб-сайта. Панель индикаторов для картирования и анализа ДТП ЦАРЭС поможет специалистам по безопасности дорожного движения визуализировать данные о ДТП, проводить базовый анализ и составлять стандартные отчеты, чтобы показать критически важные проблемы и тенденции. Это поможет организациям и специалистам стран ЦАРЭС по безопасности дорожного движения эффективно улучшать безопасность дорожного движения в регионе. Продукт в области знаний и панель индикаторов находятся в процессе подготовки и будут доступны в четвертом квартале 2024 года.

- **Взаимодействие безопасности дорожного движения и изменения климата.** В этом исследовании изучается взаимодействие между безопасностью дорожного движения и изменением климата. Решение проблемы выбросов парниковых газов, связанных с использованием дорог, и снижение смертности и травматизма в результате ДТП требуют многосекторальных мероприятий, которые потенциально могут оказывать воздействие друг на друга. Более того, поскольку приоритет декарбонизации автомобильного транспорта усиливается, ожидается, что все аспекты управления дорожной системой будут учитывать их влияние на будущие выбросы парниковых газов и их согласование со способами декарбонизации. Минимальная работа была проделана для количественной оценки взаимодействия между климатом и действиями по обеспечению безопасности дорожного движения в отношении потенциального воздействия одной области на результаты в другой. В этом отчете будет рассмотрено взаимодействие между климатом и действиями по обеспечению безопасности дорожного движения в странах региона ЦАРЭС. Кроме того, в отчете будут рассмотрены три фундаментальных вопроса для региона ЦАРЭС: (i) Каковы последствия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на климат? (ii) Каковы последствия климатических действий для безопасности дорожного движения? и (iii) Каковы климатические последствия смертности и травматизма при использовании дорог? Соответственно, в этом исследовании будут изучены потенциальные последствия политики для безопасности дорожного движения и декарбонизации транспортного сектора стран ЦАРЭС. Отчет находится в процессе подготовки и будет доступен в четвертом квартале 2024 года.

## **Железные дороги**

- **Предварительные технико-экономические обоснования для Северо-западного международного грузового коридора Узбекистана и создания маршрутного поезда Узбекистан-Туркменбаши.** Ожидается, что эти исследования будут завершены к маю 2024 года. Что касается сообщения маршрутных поездов, начаты обсуждения по началу пилотного сообщения сроком на шесть месяцев при поддержке программы ТП для железных дорог ЦАРЭС.
- **8-е заседание Рабочей группы по железнодорожному транспорту.** Рабочая группа по железнодорожному транспорту (РГЖТ) соберется на свое восьмое заседание, чтобы предоставить обновленную информацию о ходе реализации плана работы ТП на период 2023/2024 годов. На заседании соберутся представители РСЧ ЦАРЭС, эксперты сектора и другие заинтересованные стороны, чтобы обсудить результаты

исследований ТП и принять решение о новых мероприятиях ТП, а также определить приоритеты и потенциальные области для сотрудничества на следующий период плана работы. Заседание состоится 22-24 мая в Баку, Азербайджан.

- **Определение новых мероприятий ТП.** Целью ТП является дальнейшее оказание практической поддержки руководству железных дорог в ключевых областях, таких как продажи и маркетинг, бухгалтерский учет, финансирование подвижного состава, развитие железнодорожных коридоров, связанность между портами и железными дорогами, а также цифровизация процессов транспортных операций, финансового и корпоративного планирования.

## **Авиация**

- **Исследование тарифов внутренних аэропортов Казахстана: Фаза 1 (обзор и первоначальная оценка).** В этом исследовании будет рассмотрена текущая ситуация в аэропортах Казахстана, а также стратегия малых аэропортов страны и внутренняя тарифная политика, включая анализ текущих проблем, связанных с небольшими аэропортами страны. Исследование также определит варианты для улучшения управления и финансирования небольших аэропортов, включая потенциальные корректировки внутренней тарифной политики и стратегии малых аэропортов для поддержки их общего развития. Рассматривая возможности, а также препятствия на пути развития малых аэропортов в Казахстане, другие страны могут извлечь уроки и полезную информацию из опыта Казахстана, особенно страны с масштабными внутренними операциями.



**Приложение 1: Индикаторы конечных результатов по компонентам**

<b>Содействие развитию перевозок и логистики. Повышение эффективности работы ПП, таможенного оформления, иммиграционных процедур и трансграничной логистики.</b>				
<b>Средняя скорость перевозки по коридорам, скорость с задержкой (ССЗ; км/ч)</b>	<b>Коридор</b>	<b>2021 г.</b>	<b>2022 г.</b>	<b>Изменение</b>
	Общая оценка	18,9	20,1	+1,2
	1	20,7	19,2	(1,5)
	2	26,3	19,9	(6,4)
	3	21,7	24,7	+3,0
	4	13,7	22,4	+8,7
	5	10,6	12,5	+1,9
	6	20,7	21,6	+0,9
<b>Время на прохождение через пункт пропуска по коридорам, странам и ПП (ч)</b>	<b>Коридор</b>	<b>2021 г.</b>	<b>2022 г.</b>	<b>Изменение</b>
	Общая оценка	24,0	21,9	(2,1)
	1	51,2	42,1	(9,1)
	2	11,7	43,1	+31,4
	3	5,0	3,1	(1,9)
	4	25,7	11,4	(14,3)
	5	25,2	18,0	(7,2)
	6	11,8	9,6	(2,2)
<b>Затраты на прохождение через пункт пропуска по коридорам, странам и ПП (\$)</b>	<b>Коридор</b>	<b>2021 г.</b>	<b>2022 г.</b>	<b>Изменение</b>
	Общая оценка	323	216	(107)
	1	1 083	643	(440)
	2	103	117	+14,0
	3	79	74	(5,0)
	4	85	62	(23,0)
	5	279	226	(53,0)
	6	123	108	(15,0)
<b>Индекс восприятия логистики (ИВЛ)</b>	<b>Страна</b>	<b>2018 г.</b>	<b>2023 г.</b>	<b>Изменение</b>
	Афганистан*	1,95 [160]	1,9 [139]	(0,19)
	Азербайджан	-	-	
	КНР	3,61 [26]	3,7 [19]	(0,06)
	Грузия	2,44 [119]	2,7 [79]	+0,09
	Казахстан	2,81 [71]	2,7 [79]	+0,06
	Кыргызская Республика	2,55 [108]	2,3 [123]	+0,39
	Монголия	2,37 [130]	2,5 [97]	(0,13)
	Пакистан	2,42 [122]	-	(0,50)
	Таджикистан	2,34 [134]	2,5 [97]	+0,28
	Туркменистан	2,41 [126]	-	+0,20
	Узбекистан	2,58 [99]	2,6[88]	+0,17

<b>Автодороги и управление дорожными активами. Улучшение по модели степени развития управления дорожными активами ЦАРЭС *</b>				
<b>Средняя скорость движения без задержки (СБЗ; км/ч)</b>	<b>Коридор</b>	<b>2021 г.</b>	<b>2022 г.</b>	<b>Изменение</b>
	Общая оценка	41,6	42,0	+0,4
	1	63,5	64,4	+0,9
	2	49,7	48,3	(1,4)
	3	39,4	39,6	+0,2
	4	36,0	52,9	+16,9
	5	27,5	25,6	(1,9)
6	39,6	36,9	(2,7)	
<b>Улучшение восприятия качества автомобильных дорог (Глобальный индекс конкурентоспособности Всемирного экономического форума)</b>	<b>Страна</b>	<b>2018 г.</b>	<b>2019 г.</b>	<b>Изменение</b>
	Афганистан*	-	-	-
	Азербайджан	4,78 [34]	5,16 [27]	+0,38
	КНР	4,58 [42]	4,58 [45]	0,00
	Грузия	3,79 [80]	3,79 [81]	0,00
	Казахстан	3,23 [106]	3,59 [93]	+0,36
	Кыргызская Республика	2,81 [118]	3,05 [113]	+0,24
	Монголия	3,14 [110]	3,08 [112]	(0,06)
	Пакистан	3,94 [69]	4,04 [67]	+0,09
	Таджикистан	4,53 [44]	4,49 [50]	(0,04)
	Туркменистан	-	-	-
Узбекистан	-	-	-	
<b>Железные дороги: Повышение уровня сервиса и эксплуатационной эффективности железных дорог.</b>				
<b>Средняя скорость коммерческих перевозок ИМЭК, ССЗ (км/ч)</b>	<b>Коридор</b>	<b>2021 г.</b>	<b>2022 г.</b>	<b>Изменение</b>
	Общая оценка	12,1	11,9	(0,2)
	1	14,6	13,1	(1,5)
	2	15,2	5,3	(9,9)
	3	13,4	14,5	+1,1
	4	7,5	6,9	(0,6)
	5	-	-	-
6	13,3	13,3	0.0	
<b>Средняя скорость коммерческих перевозок ИМЭК, СБЗ (км/ч)</b>	<b>Коридор</b>	<b>2021 г.</b>	<b>2022 г.</b>	<b>Изменение</b>
	Общая оценка	38,0	53,9	+15,9
	1	56,2	62,2	+6,0
	2	15,5	78,7	+63,2
	3	14,9	17,1	+2,2
	4	14,8	16,0	+1,2
	5	-	-	-
6	24,6	24,7	+0,1	

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

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

**Приложение 2: Мероприятия транспортного сектора со 2 квартала 2024 года и далее**

Компонент	Тип	Мероприятие	Сроки
Трансграничные перевозки и логистика	ПЗ	Отчет о кризисе на Красном море	2 квартал 2024 г.
Автодороги и управление дорожными активами	ПЗ	Ключевые показатели эффективности (КПЭ) для дорожного сектора	3 квартал 2025 г.
		Планы действий по системе управления дорожными активами (СУДА)	2 квартал 2025 г.
		План действий по устойчивому к изменению климата управлению дорожными активами (УДА)	подлежит уточнению
		Государственные предприятия по содержанию дорог	3 квартал 2025 г.
Управление безопасностью дорожного движения	Мероприятия	Тренинг по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения: Казахстан	2 квартал 2024 г.
		Тренинг по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения: Грузия	2 квартал 2024 г.
	ПЗ	Руководство ЦАРЭС по безопасности дорожного движения 7: Зачем и как управлять скоростью	3 квартал 2024 г.
		Обзор данных о ДТП в странах ЦАРЭС и панель индикаторов на основе веб-сайта	4 квартал 2024 г.
		Взаимодействие безопасности дорожного движения и изменения климата	4 квартал 2024 г.
	Железные дороги	Мероприятие	8-е заседание Рабочей группы по железнодорожному транспорту
Авиация	ПЗ	Возможности низкобюджетных перевозчиков, либерализация воздушного транспорта и восстановление после пандемии в ЦАРЭС (как публикация АБР)	2 квартал 2024 г.

		Исследование тарифов внутренних аэропортов Казахстана	3 квартал 2024 г.
Транспортный сектор в целом	Мероприятие	21-е заседание Координационного комитета по транспортному сектору ЦАРЭС (ККТС)	2 квартал 2024 г.
	ПЗ	Отчет о проделанной работе в транспортном секторе ЦАРЭС за 2024 год	2 квартал 2024 г.
	Другое	Обновление веб-страницы Транспортной программы ЦАРЭС (основная информация по странам и партнерства)	3 квартал 2024 г.