

---

---

**Тематическая рабочая группа по устойчивому транспорту,  
транзиту и взаимосвязанности (WG-STTC)**

28-я сессия  
16-17 ноября 2023  
(онлайн)

**Проекты, мероприятия и инициативы в области транспортной инфраструктуры  
на национальном и международном уровнях в странах СПЕКА**  
*Записка ЭСКАТО/ЕЭК ООН*

ЭСКАТО

1. ЭСКАТО сыграла важную роль в поддержке своих государств-членов в их усилиях по включению международного аспекта в планирование их транспортной инфраструктуры.
2. 7-я сессия Комитета по транспорту<sup>1</sup> прошла в Бангкоке 23-25 ноября 2022 года в гибридном формате. Комитет обсудил вопросы, имеющие стратегическое значение для развития регионального транспорта, регионального сотрудничества и формулирования региональной политики, направленной на продвижение развития устойчивого транспорта в регионе в соответствии с существующими региональными и глобальными мандатами. Комитет также служил платформой для обмена мнениями и обсуждения политики, направленной на повышение экономической, экологической и социальной устойчивости транспортного сектора в регионе.
3. Комитет признал, что три рабочие группы, созданные в соответствии с Межправительственными соглашениями по Сети Азиатских автомобильных дорог, Сети Трансзиатских железных дорог и «Сухим портам», являются центральным компонентом работы по развитию инфраструктуры автомобильных, железных дорог и «сухих портов» путем предоставления платформа для стран-членов координировать действия, обмениваться передовым опытом и оценивать прогресс в развитии транспортной инфраструктуры и трансграничных операционных связей.

---

<sup>1</sup> <https://www.unescap.org/events/2022/committee-transport-seventh-session>

4. В настоящее время все страны СПЕКА являются участниками Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог. Однако некоторые страны СПЕКА не являются участниками межправительственных соглашений по сети Трансазиатских железных дорог и по «сухим портам» (таблица 1), и им рекомендуется принять меры для того, чтобы стать участниками соответствующих соглашений.

**Таблица 1. Статус сторон межправительственных соглашений ЭСКАТО в странах-участницах СПЕКА \***

	Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог	Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог	Межправительственное соглашение о сухих портах
Афганистан	сторона		сторона
Азербайджан	сторона	подписант	сторона
Казахстан	сторона	подписант	сторона
Кыргызстан	сторона		
Таджикистан	сторона	сторона	сторона
Туркменистан	сторона	сторона	сторона
Узбекистан	сторона	сторона	сторона

\* *Примечание: пустое поле указывает, что страна не является ни подписантом, ни стороной.*

5. В контексте Повестки дня в области развития на период до 2030 года эти межправительственные соглашения остаются важными рамками, помогающими странам-членам улучшать межстрановые и межрегиональные транспортные связи, а также расширять охват региональных и глобальных транспортных сетей путем решения особых транспортных проблем, с которыми они сталкиваются. Это особенно касается развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита в соответствии с Венской программой действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на Десятилетие 2014–2024 годов.

### **Сеть Азиатских автомобильных дорог**

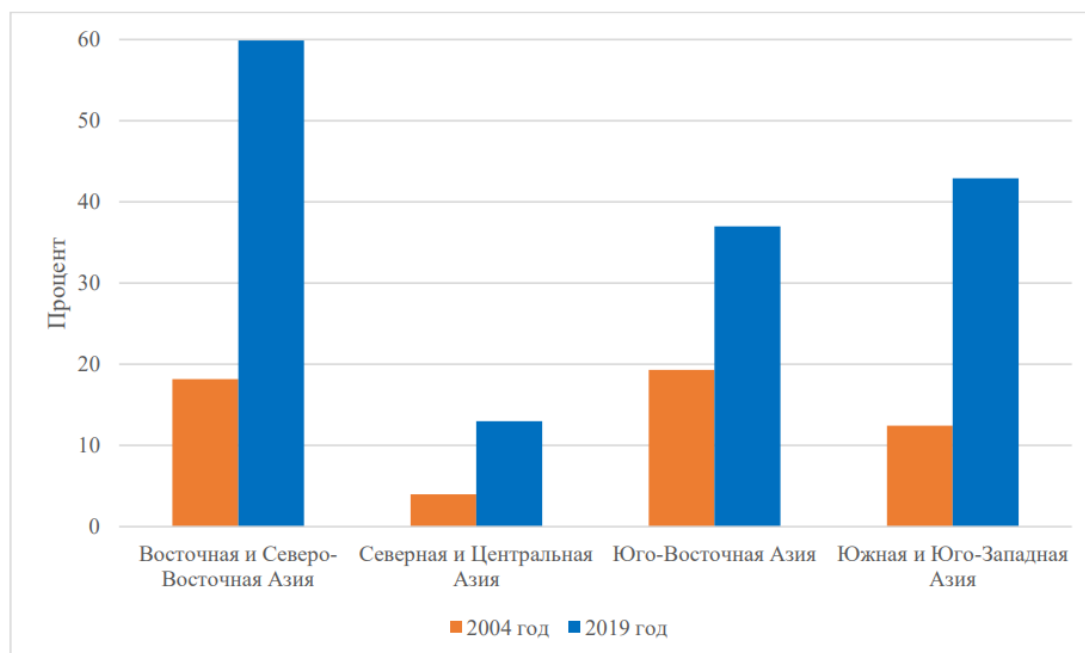
6. Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог<sup>2</sup> стало основой работы секретариата ЭСКАТО по продвижению и содействию развитию и модернизации международной сети автомобильных дорог в регионе, в частности, посредством десяти сессий Рабочей группы, в которых государства-члены СПЕКА и другие государства активно принимала участие. Сеть Азиатских автомобильных дорог в настоящее время насчитывает 30 сторон и охватывает более 145 000 км дорог, соединяющих все части Азии и все столицы участников сети.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 2323, No. 41607

7. Качество дорожной инфраструктуры вдоль Сети существенно улучшилось за период с 2004 по 2019 гг. За тот же период совокупная доля дорог общего пользования и дорог первого класса увеличилась с 12 процентов до 35 процентов. Дороги, первоначально отнесенные к низшим классам, постепенно модернизируются. За этот период резко упала доля сетевых дорог, относящихся к классу III и ниже, с 63 процентов до 27 процентов.

8. Однако между субрегионами наблюдается заметная асимметрия в отношении качества дорог (рисунок I). Самая высокая скорость перехода наблюдается в Восточной и Северо-Восточной Азии, за ней следуют Южная и Юго-Западная Азия, а самая низкая скорость наблюдается в Северной и Центральной Азии. Несмотря на различия в темпах прогресса, все субрегионы смогли сократить общую протяженность дорог в Сети, отнесенных к классу III и ниже. Даже в Северной и Центральной Азии, где относительная доля дорог первичного и класса I оказалась самой низкой, около четверти дорог класса III или ниже были преобразованы в соответствии с более высокими стандартами в период 2004–2019 годов. Однако достижение самых высоких стандартов в Сети по большей части остается незавершенной целью: около двух третей дорог в Сети все еще относятся к классу II или ниже.

**Рисунок I: Доля автомагистралей и дорог класса I в сети Азиатских автомобильных дорог, в разбивке по регионам**



*Источник:* расчеты ЭСКАТО на основе данных из базы данных по Азиатским автомобильным дорогам. См. [www.unescap.org/our-work/transport/asian-highway/database](http://www.unescap.org/our-work/transport/asian-highway/database) (дата последнего обращения: 15 марта 2023 года).

Десятое заседание Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам, 14-15 июня 2023 г., Бангкок и онлайн<sup>3</sup>

9. Рабочая группа рассмотрела ход реализации Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог и все поправки, предложенные Сторонами. Встреча также способствовала продвижению дискуссий о прогрессе в направлении эффективных и устойчивых транспортно-логистических сетей и мобильности для экономического роста; экологически устойчивые транспортные системы и услуги; а также безопасный и инклюзивный транспорт и мобильность. Кроме того, 15 июня 2023 года, вдобавок к десятому совещанию был организован сегмент по политике в данной теме.

10. Рабочая группа вновь подчеркнула важность улучшения инфраструктуры сети Азиатских автомобильных дорог, в том числе путем: а) содействия интегрированному и комплексному подходу к развитию сети с использованием, где это уместно, коридорного подхода; б) Постоянного обновления дорожной инфраструктуры сети;

11. Рабочая группа рассмотрела полученные от правительств предложения по изменению маршрутов, содержащихся в приложении I к Соглашению<sup>4</sup>. Рабочая группа решила внести поправки в маршрут АН26 и добавить новые маршруты АН27–АН29 Азиатских автомобильных дорог, как было предложено правительством Филиппин. Рабочая группа также решила внести поправки в маршрут АН43, предложенные правительством Шри-Ланки.

12. На встрече присутствовали представители следующих стран СПЕКА: Казахстана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана.

Поддержка политики создания зеленой и устойчивой транспортной инфраструктуры вдоль сети Азиатских автомобильных дорог

13. Повышение качества инфраструктуры вдоль сети Азиатских автомобильных дорог представляет собой значительную возможность повысить общую устойчивость сектора автомобильного транспорта. Благодаря новейшим технологическим достижениям, включая новые принципы проектирования и методы строительства; развитие, обслуживание и модернизация Азиатских автомобильных дорог становится возможностью перехода к проектированию «зеленых дорог», тем самым уменьшая негативное воздействие дорожной инфраструктуры на окружающую среду.

---

<sup>3</sup> <https://www.unescap.org/events/2023/tenth-meeting-working-group-asian-highway#:~:text=In%20line%20with%20the%20Regional,for%20economic%20growth%3B%20environmentally%20sustainable>

<sup>4</sup> <https://www.unescap.org/sites/default/d8files/event-documents/ESCAP-AHWG-2023-6-E.pdf>

14. В этом контексте Отдел транспорта ЭСКАТО реализует исследовательский проект «Поддержка политики в области экологичной и устойчивой транспортной инфраструктуры вдоль сети Азиатских автомобильных дорог». Проект направлен на укрепление устойчивой региональной транспортной связи путем сбора и распространения передового опыта в развитии зеленой и устойчивой дорожной инфраструктуры вдоль сети Азиатских автомобильных дорог.

15. На первом заседании группы экспертов, состоявшееся 6 декабря 2022 г. в Исламабаде, Пакистан<sup>5</sup>, были представлены предварительные результаты исследования проекта. Заседание рассмотрело проект доклада, отметило его важность и запросило секретариат организовать дополнительное совещание экспертов.

16. После этого, были проведены национальные семинары по наращиванию потенциала «Поддержка политики создания зеленой и устойчивой транспортной инфраструктуры вдоль сети Азиатских автомобильных дорог» 5 июля 2023 года в Бишкеке, Кыргызстан<sup>6</sup>, и 6 сентября 2023 года в Астане, Казахстан<sup>7</sup>.

17. Участники семинаров были проинформированы об окончательных результатах исследования исследовательского проекта с общим «перечнем лучших практик» и других технических аспектов сектора автомобильного транспорта, в частности, о развитии придорожных услуг и безопасности дорожного движения, вопросах финансирования дорог, устойчивых режимах дорожного движения. Также обсуждались примеры национальных стратегий развития для достижения устойчивого и жизнестойкого транспортного сектора. На семинарах также подчеркнули важность бесперебойных международных транспортных коридоров, особенно для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, таких как Кыргызстан и Казахстан, и признали важность цифровизации с использованием ИКТ и ИТС для облегчения беспрепятственного сообщения.

18. Аналогичным образом, национальный семинар по наращиванию потенциала планируется провести в Баку, Азербайджан, 30 ноября 2023 года<sup>8</sup>.

---

<sup>5</sup><https://www.unescap.org/events/2022/1st-expert-group-meeting-supporting-policies-green-and-resilient-transport>

<sup>6</sup><https://www.unescap.org/events/2023/national-capacity-building-workshop-supporting-policies-green-and-resilient-transport>

<sup>7</sup><https://www.unescap.org/events/2023/national-capacity-building-workshop-supporting-policies-green-and-resilient-transport-0>

<sup>8</sup><https://www.unescap.org/events/2023/national-capacity-building-workshop-supporting-policies-green-and-resilient-transport>

## Сеть Трансазиатских железных дорог

19. Сеть Трансазиатских железных дорог насчитывает состоит из почти 134 000 км железнодорожных линий, охватывающих более 28 стран. Межправительственное соглашение о сети Трансазиатских железных дорог насчитывает 21 стран, ставших сторонами. Присоединение к Межправительственному соглашению поддержит усилия стран СПЕКА по дальнейшему развитию и вводу в эксплуатацию сети, что будет иметь значительные последствия для транспортного сообщения на национальном и региональном уровнях.

20. Для повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта необходимо решить проблемы железнодорожной инфраструктуры. В сети по-прежнему существуют недостающие звенья, что создает явную проблему для подключения к сети жд дорог. В странах-членах, через которые проходят эти маршруты, предпринимаются усилия по созданию недостающих звеньев, но существует большой разрыв между имеющимися и необходимыми инвестициями. По приблизительным оценкам, для завершения недостающих звеньев сети потребуется 75 миллиардов долларов, что указывает на то, что это будет долгосрочной задачей для железных дорог региона.

21. Помимо недостающих звеньев, сети приходится бороться с проблемой разной ширины колеи. Будущее развитие железнодорожного транспорта в странах-членах СПЕКА должно решить проблему разницы ширины колеи и обеспечить лучшее соответствие между новой инфраструктурой и важными торговыми моделями с участием ключевых партнеров, а именно Китая и Исламской Республики Иран, которые работают на сетях с шириной колеи 1435 мм.. Эти страны важны для транзита в важные международные морские порты, обеспечивающие доступ к рынкам в других регионах мира.

*Восьмое заседание Рабочей группы по сети Трансазиатских железных дорог <sup>9</sup>, 14-15 сентября 2023 г., Бангкок и онлайн.*

22. Рабочая группа рассмотрела ход реализации Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог и все поправки, предложенные Сторонами. Заседание также способствовало продвижению дискуссий о прогрессе в создании эффективной и устойчивой железнодорожной сети.

---

<sup>9</sup> <https://www.unescap.org/events/2023/eighth-meeting-working-group-trans-asian-railway-network#:~:text=The%20eighth%20meeting%20of%20the,14%20and%2015%20September%202023>

23. Рабочая группа рассмотрела и приняла поправки, предложенные правительствами Российской Федерации и Таиланда.

24. Рабочая группа также приняла стратегию по ускорению цифровой трансформации железнодорожного транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, как это было поручено Рабочей группой на ее седьмом совещании и подтверждено Комитетом по транспорту на его седьмой сессии, состоявшейся в ноябре 2022 года.

25. Рабочая группа пришла к выводу, что реализация Соглашения и поддержка эффективных и устойчивых операций по сети Трансазиатских железных дорог могут быть усилены за счет выявления недостающих звеньев с более высоким потенциалом для международной/региональной транспортной связи и определения приоритетности их строительства;

26. Кроме того, 15 сентября 2023 года сегмент по политике расширения регионального сотрудничества для более устойчивого железнодорожного транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе было приурочено к восьмому совещанию.

27. Участвовали представители следующих стран СПЕКА: Азербайджана, Казахстана, Кыргызстана, Туркменистана и Узбекистана.

### **Развитие «Сухих портов» международного значения**

28. По состоянию на 30 июня 2023 года 17 государств-членов ЭСКАТО являлись участниками Межправительственного соглашения о «сухих портах», а количество «сухих портов» в регионе, указанных в приложении I к Соглашению, составило в общей сложности 268, в том числе 182 существующих и 86 потенциальных.

29. Что касается расположения «сухих портов», субрегионом с наибольшим количеством существующих и потенциальных «сухих портов» является Южная и Юго-Западная Азия (119), за которой следуют Северная и Центральная Азия (78), Восточная и Северо-Восточная Азия. (61) и Юго-Восточная Азия (48).

30. Государства-члены ЭСКАТО продолжают сталкиваться с трудностями и проблемами в развитии и эксплуатации «сухих портов». Это вызвано целым рядом факторов: от недостаточности инфраструктуры до институциональных вопросов, а также отсутствия внедрения современных технических решений. Развитие и эксплуатацию «сухих портов», особенно международного значения, можно решить более эффективно, если рассматривать их целостно, как неотъемлемую часть международных интермодальных транспортных коридоров.

31. В приложении II к Соглашению также содержатся руководящие принципы развития и эксплуатации «сухих портов». Поскольку объекты, определенные государствами-членами в качестве «сухих портов» в соответствии с Соглашением, относятся к широкому спектру типов, инфраструктурных связей и сервисных функций, руководящие принципы получили дальнейшее развитие в Региональных рамках планирования, проектирования, развития и эксплуатации «сухих портов» международного значения как руководство для оказания помощи в развитии сети «сухих портов». Региональные рамки призваны помочь государствам-членам и ассоциированным членам ЭСКАТО в их усилиях по реализации видения устойчивой интегрированной интермодальной транспортно-логистической системы, и ее продвижение было поддержано Комиссией ЭСКАТО в резолюции 74/2, принятой в мае 2019 года.

*Пятое совещание Рабочей группы по «сухим портам»<sup>10</sup>, 12 и 13 сентября 2023 г., Бангкок и онлайн.*

32. На пятом заседании Рабочая группа рассмотрела прогресс в реализации Соглашения и все поправки, предложенные сторонами. Пятое совещание также послужило платформой для дальнейшего обсуждения вопросов создания эффективных и устойчивых транспортно-логистических сетей.

33. Рабочая группа вновь подчеркнула важность улучшения инфраструктуры и условий эксплуатации «сухих портов» международного значения, в том числе путем:

- Продолжение развития потенциала стран региона в области планирования, проектирования, строительства и эксплуатации «сухих портов»;
- Разработка информационных инструментов по «сухим портам»;
- Усиление интеграции «сухих портов» в мультимодальные транспортные коридоры и цепочки поставок.

34. Рабочая группа также рассмотрела полученные от правительств Исламской Республики Иран, Монголии и Таиланда предложения о внесении изменений в список «сухих портов» на их территориях, содержащийся в приложении I к Соглашению, и решила принять их.

35. Участвовали представители следующих стран СПЕКА: Кыргызстана, Туркменистана и Узбекистана.

---

<sup>10</sup> <https://www.unescap.org/events/2023/5th-meeting-working-group-dry-ports#:~:text=The%20fifth%20meeting%20will%20be,amendments%20proposed%20by%20the%20parties>



### **Инициативы в странах СПЕКА**

36. Страны СПЕКА приложили значительные усилия по развитию транспортной инфраструктуры на международных маршрутах. Одним из значительных событий последних лет в сети Трансазиатских железных дорог стал продолжающийся рост количества грузовых поездов, курсирующих между Азией и Европой, несмотря на двойные проблемы, вызванные пандемией и геополитическим кризисом. Но страны предпринимают шаги по устранению ограничений пропускной способности путем строительства новой железнодорожной инфраструктуры. Правительство Казахстана начало работы по строительству второго железнодорожного пути на участке Мойынты-Достык Трансазиатской железнодорожной сети. Добавление второго пути вдоль 836-километровой железнодорожной линии будет способствовать бесперебойному экспорту и увеличению транзитного потенциала Казахстана, объем которого уже увеличился более чем в четыре раза за последние пять лет. Кроме того, правительство Таджикистана открыло новый мультимодальный транспортный коридор, который проходит через Узбекистан и Туркменистан, пересекает Каспийское и Черное моря на пароме, а затем продолжается в Турцию и Европу.

37. Страны СПЕКА начали уделять больше внимания Транскаспийскому международному транспортному маршруту, также известному как «Средний коридор», который пересекает Каспийское море. Однако по сравнению с северным маршрутом Средний коридор все еще собой множество нерешенных вопросов. Для их решения правительства Азербайджана и Казахстана прилагают усилия по расширению пропускной способности портов Баку и Актау соответственно.

38. Кроме того, в сентябре 2022 года правительства Китая, Кыргызстана и Узбекистана подписали соглашение о проведении технико-экономического обоснования строительства 280-километровой железнодорожной линии с потенциальным сообщением с Исламской Республикой Иран и Турцией и, в конечном итоге, с Европой.

### **Азиатско-Тихоокеанская транспортная сеть**

39. ЭСКАТО разработала интерактивную платформу Азиатско-Тихоокеанской транспортной сети (АТТС) на основе межправительственных соглашений по сетям Азиатских автомобильных дорог, Трансазиатских железных дорог и «сухих портов». АТТС будет служить полезным инструментом для выявления и мониторинга прогресса, достигнутого в переходе к более эффективному и устойчивому автомобильному и железнодорожному транспорту, а также сухим и морским портам в Азиатско-Тихоокеанском регионе, основываясь на данных, предоставленных сторонами межправительственных

соглашений, а также и других членов и ассоциированных членов ЭСКАТО в качестве основных источников информации. Странам СПЕКА рекомендуется использовать АТТС, а также тесно сотрудничать с секретариатом по проверке и обновлению соответствующей информации.

## **ЕЭК ООН**

### **Соглашения по инфраструктуре ЕЭК ООН**

40. Пять инфраструктурных соглашений<sup>11</sup> открыты для присоединения ко всем государствам-членам Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, через которые их договаривающиеся стороны, т.е. те государства, которые присоединяются к этим соглашениям, могут координировать развитие и эксплуатацию единых международных автомобильных, железнодорожных, внутренних водных и интермодальных сетей. Такие сети являются ключом к созданию бесперебойных и эффективных автомобильных, железнодорожных, внутренних водных и интермодальных перевозок на международном уровне.

41. На сегодняшний день в регионе СПЕКА: (i) Азербайджан присоединился к АГР (1996 г.), (ii) Казахстан к АГР (1995 г.) и АГТК (2002 г.) и (iii) Туркменистан к АГР (2020 г.), АГС (2020 г.) и АГТС (2020 г.).

42. ЕЭК ООН готова оказать техническую помощь странам СПЕКА в присоединении и эффективной реализации Соглашений, связанных с инфраструктурой. В этом смысле страны СПЕКА смогут определять и эксплуатировать международные транспортные сети, которые обеспечат беспрепятственное и эффективное передвижение как для пассажиров, так и для грузов внутри и между странами СПЕКА и за их пределами.

### **Евро-Азиатское транспортное сообщение**

43. В области транспортной инфраструктуры ЕЭК ООН в настоящее время отвечает за разработку нескольких генеральных планов транспортной инфраструктуры, включая генеральные планы трансъевропейских автомагистралей Север-Юг (ТЕМ) и Трансъевропейских железных дорог (ТЕР);<sup>12</sup> Панъевропейский генеральный план развития

---

<sup>11</sup> К таким соглашениям относятся: Европейское соглашение по основным международным транспортным артериям (AGR), Европейское соглашение по основным международным железнодорожным линиям (AGC), Европейское соглашение по основным внутренним водным путям международного значения (AGN), Европейское соглашение по важным международным комбинированным транспортным линиям и связанным с ними сооружениям (AGTC) и Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Европейскому соглашению о важных международных комбинированных транспортных линиях и связанных с ними Установки (AGTC)

<sup>12</sup> Веб-сайт: <http://www.unece.org/transport/areas-of-work/ter/about-us/tem-and-ter-master-plan.html>

велосипедной инфраструктуры<sup>13</sup> (в сотрудничестве с ОПТОСОЗ) и Евро-Азиатские транспортные связи (фазы I, II и III).<sup>14</sup>

44. Проект «Евро-Азиатское транспортное сообщение» (ЕАТЛ) является наиболее актуальным в контексте СПЕКА, поскольку он является долгосрочным проектом и объединяет многие развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю (РСНВМ), и транзитные страны в Европе и Азии<sup>15</sup>.

45. На своей ежегодной сессии в сентябре 2022 года Рабочая группа ЕЭК ООН по транспортным тенденциям и экономике (WP.5) по просьбе нескольких государств-членов приняла решение о создании Координационного комитета по Транскаспийскому коридору Европейской экономической комиссии (ЕЭК) – Организации экономического сотрудничества (ОЭС) «Координационный комитет по Транскаспийскому коридору и коридорам Алматы-Тегеран-Стамбул», который периодически собирается в формате неформальной Группы друзей Председателя WP.5.

46. В состав Координационного комитета входят представители министерств транспорта, железнодорожных ведомств и таможенных администраций из семи стран: Азербайджана, Грузии, Исламской Республики Иран, Казахстана, Кыргызстана, Турции и Узбекистана. К настоящему времени Координационный комитет собирался трижды: в Женеве (декабрь 2022 г.); Стамбул/Турция (июнь 2023 г.) и Баку/Азербайджан (июль 2023 г.). На своей сессии в Стамбуле она одобрила свой круг ведения и двухлетнюю программу работы на 2023–2025 гг., структурированную по пяти тематическим блокам работы:

- Оценка и приоритизация требований к строительству и обновлению транспортной инфраструктуры, в том числе для подвижного состава и пуловых контейнеров, а также недостающих звеньев инфраструктуры.
- Оцифровка, гармонизация и стандартизация транспортных документов, используемых на коридорах (охватывает как одно-, так и мультимодальную документацию).
- Оценка наличия надежных согласованных графиков и тарифов в масштабах всего коридора.

---

13 Веб-сайт: [https://www.unece.org/trans/main/wp5/special\\_project\\_pan\\_european\\_cycling\\_infrastructure\\_master\\_plan.html](https://www.unece.org/trans/main/wp5/special_project_pan_european_cycling_infrastructure_master_plan.html)

14 Веб-сайт: <http://www.unece.org/trans/main/eatl.html>

15 Фазу III поддержали 38 стран: Афганистан, Армения, Азербайджан, Беларусь, Бельгия, Босния и Герцеговина, Болгария, Китай, Хорватия, Кипр, Финляндия, Франция, Грузия, Германия, Греция, Иран (Исламская Республика), Италия, Казахстан, Кыргызстан, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Монголия, Пакистан, Польша, Португалия, Республика Молдова, Румыния, Российская Федерация, Сербия, Испания, Таджикистан, Республика Северная Македония, Турция, Туркменистан, Украина и Узбекистан.

- Оценка эффективности пересечения границ на обоих коридорах, а также идентификация, приоритизация и реализация инициатив по упрощению процедур пересечения границы.
- Повышение экономической жизнеспособности и устойчивости, а также экологических показателей коридоров.

47. Предстоящая четвертая сессия Координационного комитета пройдет в гибридном формате в последнем квартале 2023 года, а дополнительные очные заседания запланированы на 2024 год.

#### ***Международная обсерватория транспортной инфраструктуры (ITIO-GIS.org)***

48. Под эгидой ЕЭК ООН в сотрудничестве с ЭСКЗА, Исламским банком развития (ИБР) и ОЭС была разработана Международная обсерватория транспортной инфраструктуры (ITIO-GIS.org), которая была запущена в тестовой фазе на 75-й юбилейной сессии Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН (Женева, февраль 2022 г.). ITIO — это многосторонняя веб-платформа географической информационной системы (ГИС), на которой размещаются данные о большом количестве сетей и узлов транспортной инфраструктуры в различных режимах, включая автомобильные, железнодорожные, внутренние водные пути, порты, аэропорты, интермодальные терминалы, логистические центры и пункты пересечения границы. Основными категориями пользователей ITIO являются правительства, многосторонние банки развития (МБР), организации регионального сотрудничества (РКО) и широкая общественность. Он задуман как онлайн-платформа, на которой (а) правительства находят данные для подготовки, сравнительного анализа и презентации своих проектов в области транспортной инфраструктуры, и (б) многосторонние банки развития (МБР) могут рассматривать, анализировать и сравнивать проекты с региональной/международной точки зрения и определять те, которые они хотят финансировать. Принимая во внимание, что вдоль европейских и азиатских коридоров в настоящее время существует множество различных региональных инициатив, основная цель которых заключается в упрощении транспортировки и пересечения границ, ITIO также стремится расширить сотрудничество между этими различными инициативами, создать эффект масштаба, максимизировать эффективность и внести конкретный и ощутимый вклад правительствам.

49. По состоянию на октябрь 2023 года ITIO содержит данные о транспортной инфраструктуре из 79 государств-членов Организации Объединенных Наций (включая все страны СПЕКА), которые к 2024 году будут расширены еще 27 государствами-членами Организации Объединенных Наций. В настоящее время он обслуживает более 20

аккредитованных пользователей из государственных учреждений, региональных организаций и многосторонних банков развития. В настоящее время готовится последующий внебюджетный проект ИТИО, направленный на совершенствование и расширение функциональных возможностей ИТМО и расширения возможностей географического охвата.

50. На своей ежегодной сессии в 2023 г. WP.5, которая выступает в качестве головного органа МТИО, с интересом отметила последние события, связанные с использованием ИТИО-GIS.org на этапе тестирования, и призвала все больше стран сотрудничать с Секретариатом в дальнейшем развитии этой платформы для полного раскрытия ее потенциала в качестве инструмента моделирования, планирования и привлечения средств региональной транспортной инфраструктуры.

### **Электромобильность**

51. В рамках тридцать шестой ежегодной сессии Рабочей группы по транспортным тенденциям и экономике (WP.5), которая состоялась в сентябре 2023 года, состоялось тематическое обсуждение проекта публикации, охватывающей общие тенденции и события, связанные с электромобилями и их зарядной инфраструктурой. Презентации национальных примеров передовой практики в области электромобильности и зарядки электромобилей были представлены со всего региона ЕЭК, в том числе из стран СПЕКА Азербайджана и Таджикистана. Рабочая группа обратилась с просьбой включить представленные тематические исследования и примеры передовой практики в окончательный вариант публикации. Кроме того, Рабочая группа признала, что для содействия прогрессу в области электромобильности следует создать специальную неформальную целевую группу, занимающуюся управлением и координацией усилий, связанных с разработкой электромобилей и их зарядной инфраструктурой, как в рамках ЕЭК (и в рамках различных подпрограмм), так и в сотрудничестве с другими учреждениями. В связи с этим она просила секретариат WP.5 совместно с Председателем разработать проект круга ведения такой целевой группы в тесной консультации с другими соответствующими рабочими группами и соответствующими межправительственными группами в Отделе устойчивой энергетики ЕЭК и представить его МТЦ для обсуждения и возможного принятия на его следующей ежегодной сессии. Странам СПЕКА предлагается принять активное участие в работе этой неформальной целевой группы после того, как она приступит к своей деятельности.

### **Венская программа действий/ развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю**

52. 22–23 августа 2023 года в Бангкоке было организовано Евро-Азиатское региональное совещание высокого уровня по обзору Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 гг., организованное ЕЭК, OHRLLS и ЭСКАТО.

53. В совещании приняли участие около 75 участников из 29 евро-азиатских стран-транзитеров и/или стран-доноров (в том числе 7 государств-членов ЕЭК, 8 государств-членов ЕЭК-ЭСКАТО и 11 государств-членов ЭСКАТО), а также представители около 20 структур системы ООН, а также международных и региональных организаций. В нем приняли участие страны СПЕКА: Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан и Туркменистан. По итогам конференции был принят содержательный итоговый документ под названием «Евроазиатский призыв к действиям», включающий региональную оценку прогресса и ряд конкретных рекомендаций, которые послужат существенным вкладом в подготовку третьей Конференции Организации Объединенных Наций для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), которая состоится в Кигали в июне 2024 года.

#### **Тематическая рабочая группа, возможно, пожелает:**

- Поощрить страны СПЕКА содействовать комплексному и всестороннему развитию сетей Азиатских автомобильных дорог, Трансазиатских железных дорог и «сухих портов», используя, где это уместно, коридорный подход к транспортному сообщению;
- Пригласить те страны СПЕКА, которые еще не сделали этого, принять меры по ратификации, принятию, одобрению или присоединению к Межправительственному соглашению о сети Трансазиатских железных дорог и Межправительственному соглашению о «сухих портах», а также активно участвовать в деятельности секретариата, связанной с этими соглашениями.
- Принять к сведению итоги десятого заседания Рабочей группы по Азиатской автомагистрали, пятого заседания Рабочей группы по сухим портам и восьмого заседания Рабочей группы по сети трансазиатских железных дорог.
- Призвать страны СПЕКА приложить усилия для улучшения качества дорожной инфраструктуры, в том числе путем разработки политики в отношении «зеленой» и устойчивой транспортной инфраструктуры вдоль сети Азиатских автомобильных

дорог, а также отдать приоритет строительству недостающих звеньев железнодорожных путей для обеспечения развития устойчивой транспортной инфраструктуры.

- Поощрить страны СПЕКА обеспечить дальнейшее развитие «сухих портов» международного значения и обеспечить интеграцию «сухих портов» в мультимодальные транспортные коридоры и цепочки поставок;
- Приветствуем создание интерактивной платформы по Азиатско-Тихоокеанской транспортной сети (АРТН) и приглашаем страны СПЕКА принять активное участие в пересмотре и будущем обновлении содержащейся в ней информации.
- Поощрять страны СПЕКА к укреплению регионального сотрудничества в области мультимодальных транспортных коридоров и разработке нормативно-правовой базы для мультимодальных перевозок.
- Поощрение стран-членов СПЕКА к активному участию в работе вновь созданного Координационного комитета ЕЭК-ОЭС по Транскаспийскому и Алма-Тегеран-Стамбульскому коридорам и эффективной реализации двухгодичной программы работы на 2023–2025 годы.
- Предложить странам-членам СПЕКА, которые еще этого не сделали, стать аккредитованными пользователями ИТИО-ГИС и работать с секретариатом над дальнейшим развитием этой платформы, чтобы полностью реализовать ее потенциал в качестве инструмента моделирования, планирования и привлечения средств для региональной транспортной инфраструктуры.
- Побудить страны-члены СПЕКА рассмотреть возможность присоединения к работе неформальной целевой группы по электромобильности и быть в курсе последних событий в этой важной области.
- Призвать страны-члены СПЕКА поддержать процесс подготовки и принять активное участие в третьей Конференции Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, которая состоится в Кигали, Руанда, в июне 2024 года.

**Сеть азиатских автомагистралей в странах СПЕКА**

Страна СПЕКА	Первичный	Класс I	Класс II	Класс III	Ниже III	Итого	Статус Год	Соглашение АН	
								Вошел в систему	Вступил в силу
Протяженность в км									
Афганистан	0	10	2,549	0	1,461	4,020	2015	2004	2006
Азербайджан	0	843	606	0	0	1,449	2019	2004	2005
Казахстан	0	557	5,407	6,389	475	12,828	2010	2004	2008
Киргизия	0	0	303	1,324	136	1 763 чел.	2013	2004	2006
Таджикистан	0	20	978	0	914	1,912	2015	2004	2006
Туркменистан	0	60	0	2,120	24	2,204	2008		2016
Узбекистан	0	1,195	1,101	670	0	2,966	2008	2004	2005
<b>Итого</b>	<b>0</b>	<b>2685</b>	<b>10944</b>	<b>от 10503</b>	<b>от 3010</b>	<b>от 27142</b>			
<i>Процент (только для штатов СПЕКА)</i>	<i>0%</i>	<i>9.89%</i>	<i>40.32%</i>	<i>38.70%</i>	<i>11.09%</i>				
<i>Соответствующий процент в 2004 году</i>	<i>0%</i>	<i>1%</i>	<i>14%</i>	<i>55%</i>	<i>29%</i>				
<i>Последний процент для всей сети АН (2019)</i>	<i>11.75%</i>	<i>23.4%</i>	<i>38,2%</i>	<i>19.79%</i>	<i>6.86%</i>				

**Сеть трансасиатских железных дорог в странах СПЕКА**

Страна СПЕКА	Сеть TAR		Соглашение ТДО	
	Калибры (мм)	Длина маршрута (км)	Вошел в систему	Стал участником в*
Афганистан			-	
Азербайджан	1,520	1,261	2006	
Казахстан	1,520	9,548	2006	
Киргизия	1,520	280	-	
Таджикистан	1,520	527	2006	2008(AA)
Туркменистан	1,520	1,741	-	2016 (a)
Узбекистан	1,520	3,484	2006	2009
<b>Итого</b>		<b>16,841</b>		

\*Дата ратификации, принятия (A), утверждения (AA), присоединения (a)



**Межправительственное соглашение о сухих портах в странах СПЕКА**

Страна СПЕКА		
	Вошел в систему	Стал участником в*
Афганистан	-	2016(a)
Азербайджан	-	2020(a)
Казахстан		2016(a)
Киргизия	-	
Таджикистан	2013	2015(AA)
Туркменистан	-	2016(a)
Узбекистан	-	2021 (a)
*Дата ратификации, принятия (A), утверждения (AA), присоединения (a)		