

# ПЕРЕХОД ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА К ДЕКАРБОНИЗАЦИИ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

## ОБЗОРНОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ

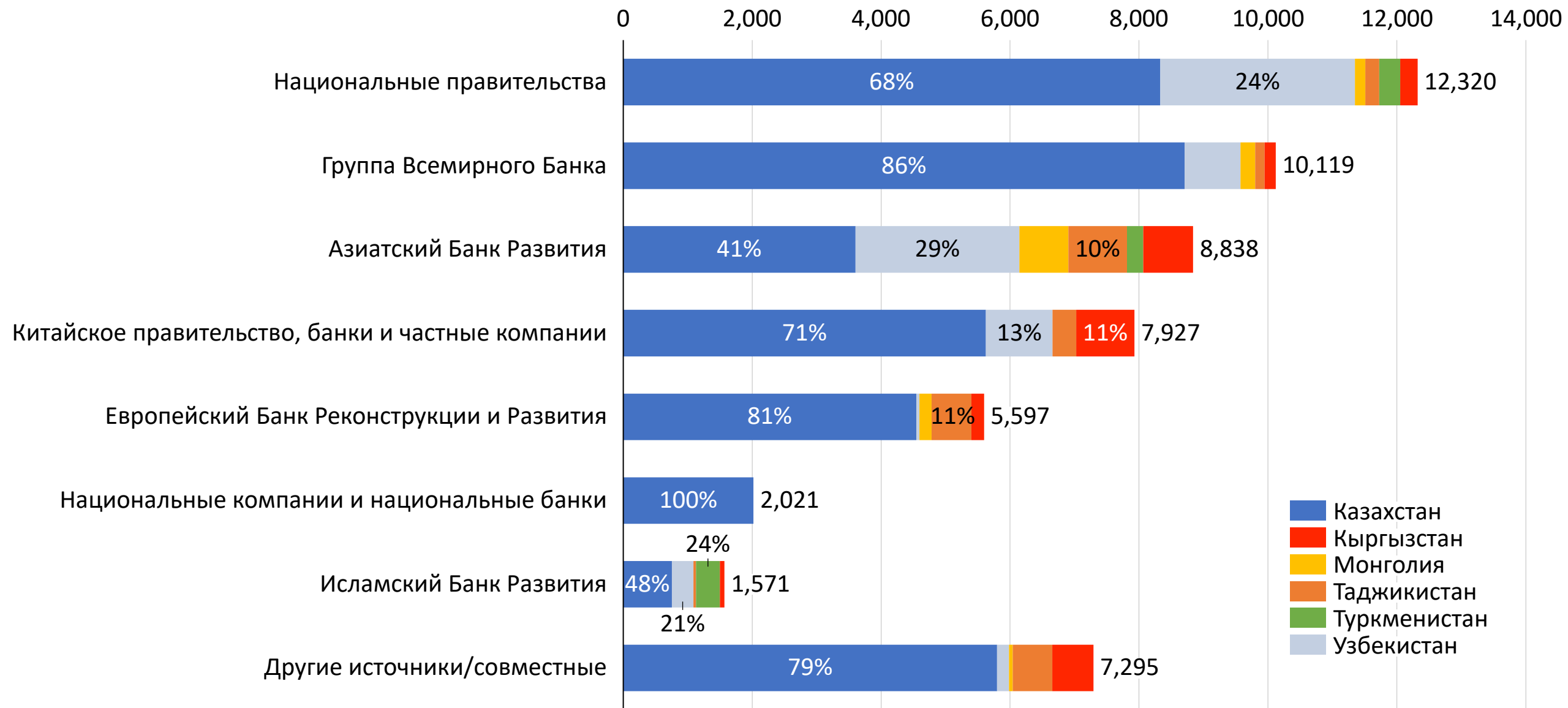
*Команда УЦА: Мадина Джунусова,  
Саня Солтыбаева & Канат Тилекеев*

# Об исследовании

---

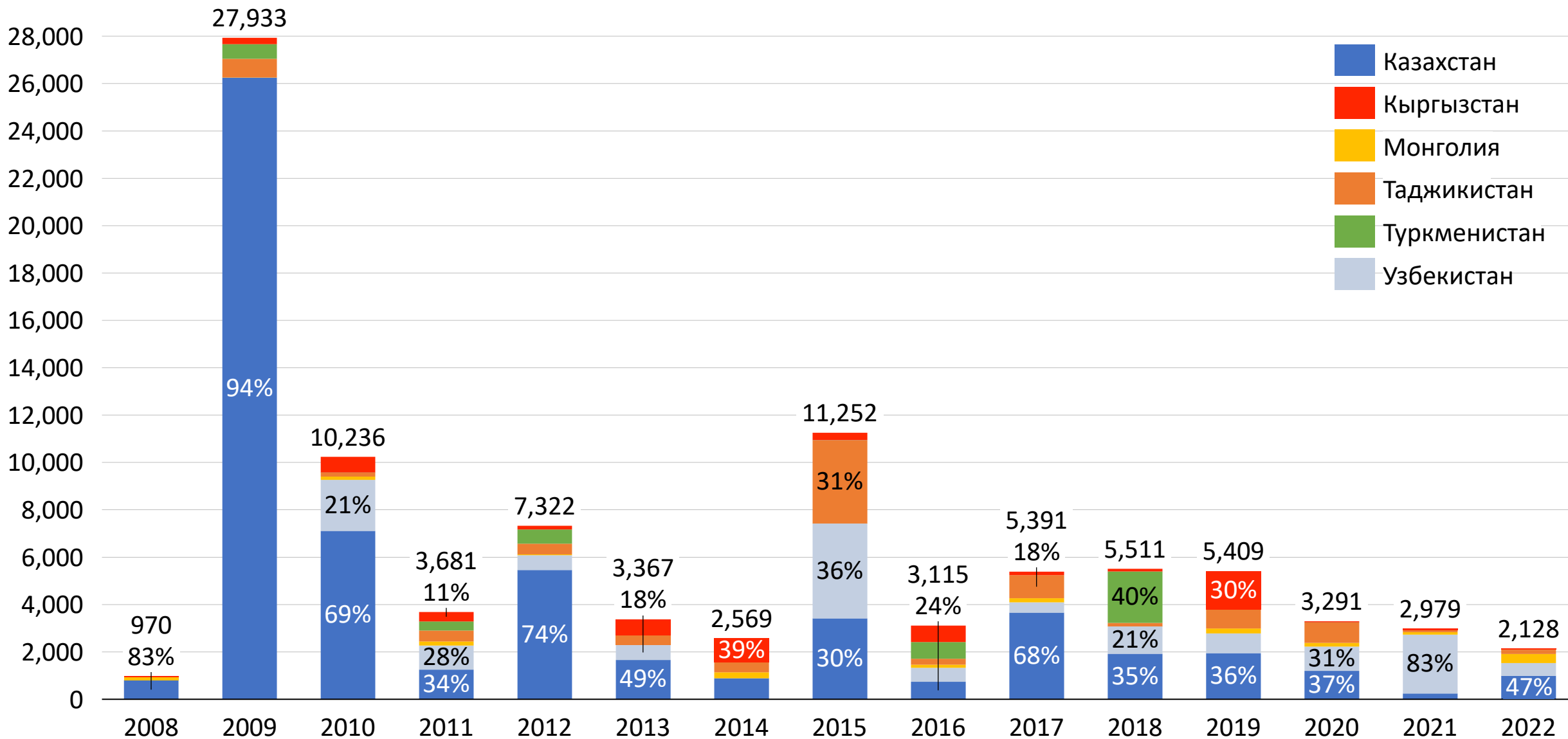
- Целью данного исследования является анализ институциональных условий в Центральной Азии (ЦА) для оценки насколько текущие государственные реформы и действия обеспечивают переход стран к устойчивому развитию транспорта.
- По результатам исследования будет подготовлен обзорный аналитический доклад с описанием текущей ситуации, инфраструктурных и институциональных условий, оценкой и рекомендациями для ориентирования транспортных инвестиций на достижение целей Парижского соглашения и Повестки 2030 в ЦА.

# Инвестиции в транспортные проекты в ЦА по источникам финансирования и странам (2008-2022 гг.), млн. долл.

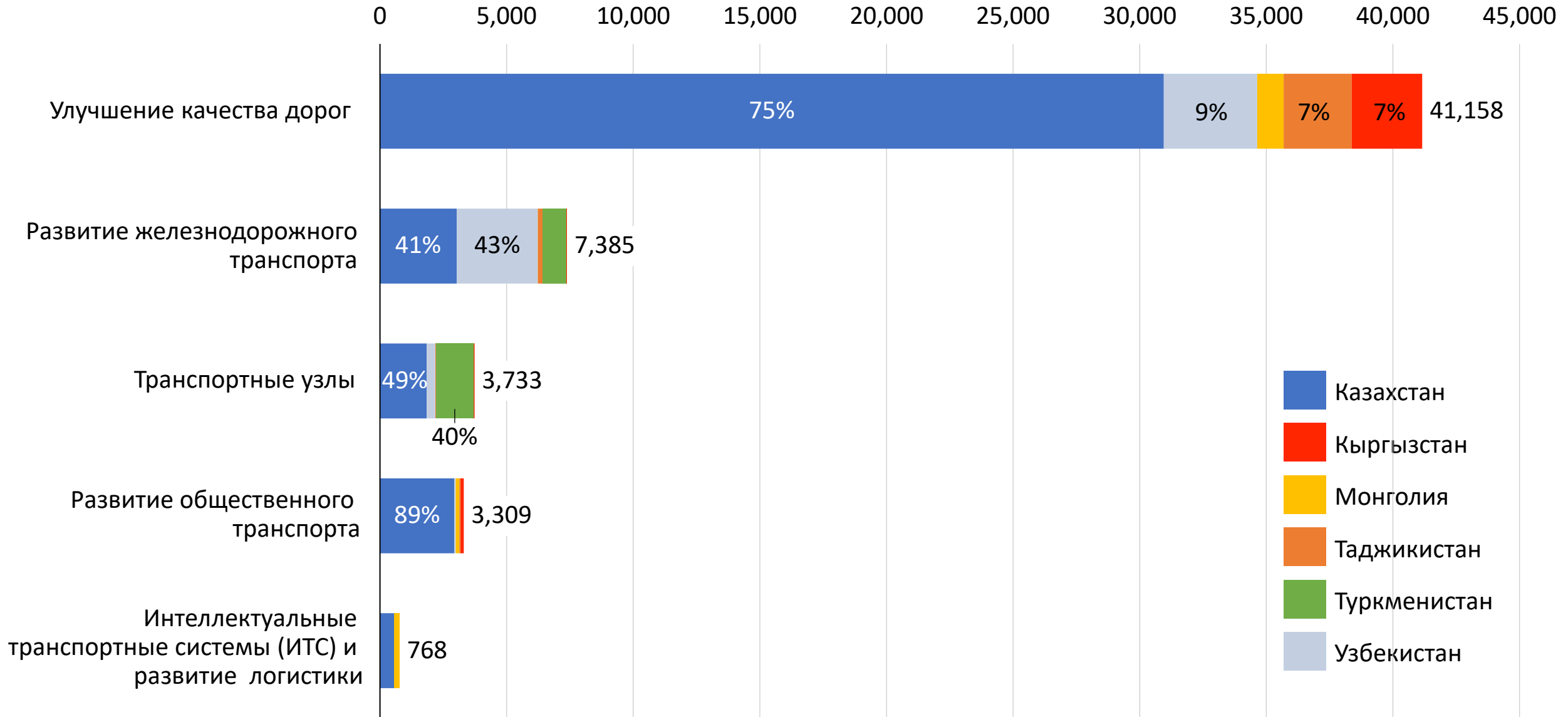


\*Примечание: Другие источники/совместные включают Японские агентства и фонды, Фонд ОПЕК, Глобальный Экологический Фонд, ПРООН, и др.

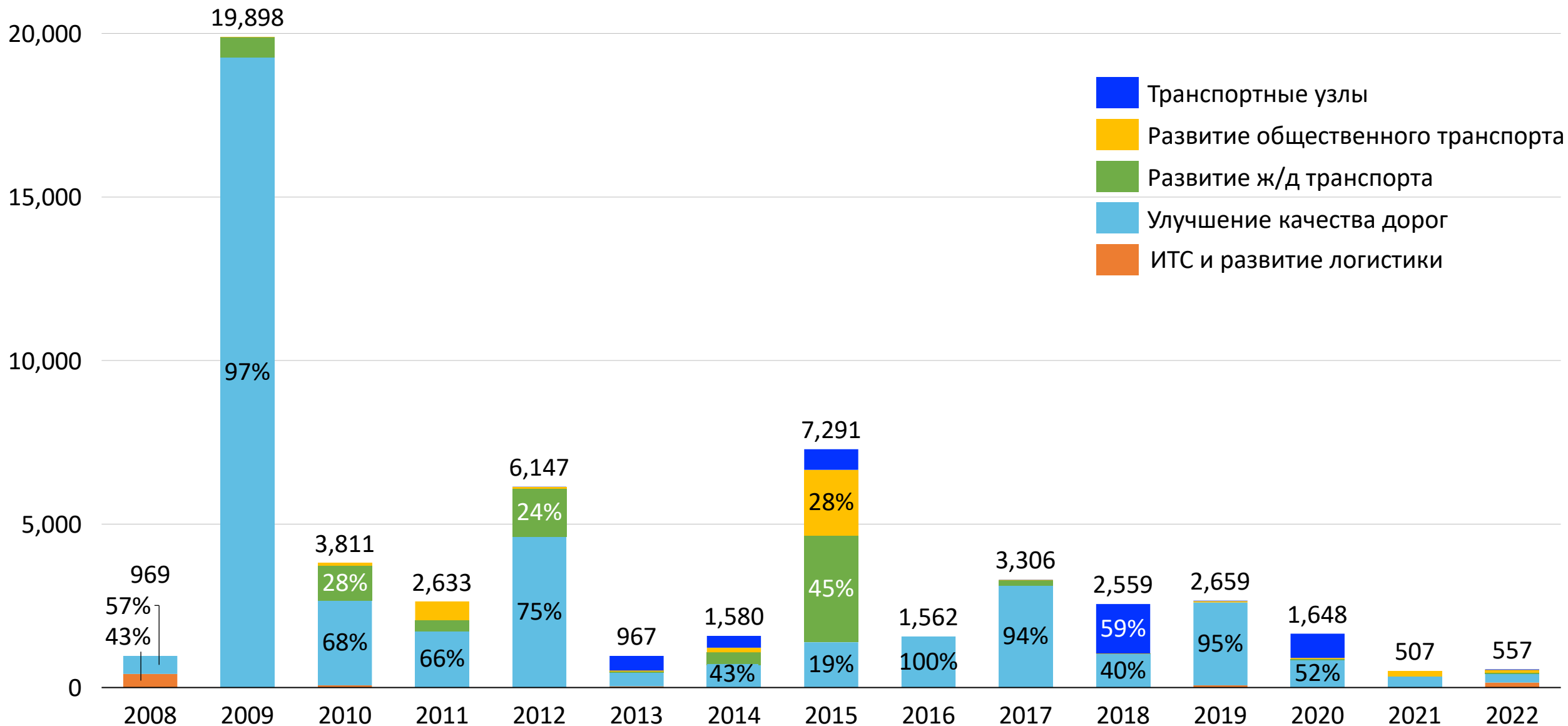
# Динамика инвестиций в транспортные проекты в странах ЦА по странам (2008-2022 гг.), млн. долл.



# Распределение общего объема инвестиций по основным видам транспортных проектов в странах ЦА (2008-2022 гг.), млн. долл.



# Инвестиции по основным видам транспортных проектов в странах ЦА (2008-2022 гг.), млн. долл.



# Основные инвестиционные тренды

---

- Правительства стран ЦА пока недостаточно инвестируют в развитие качественной транспортной инфраструктуры.
- Не все страны ЦА имеют финансовые возможности для инвестирования в транспортную инфраструктуру и продолжают зависеть от внешнего финансирования со стороны банков развития и Китая.
- Поток инвестиций в транспортную инфраструктуру не стабилен и связан в основном с несколькими проектами развития транзитных транспортных коридоров.

# Страны Центральной Азии заявляют о готовности к переходу к декарбонизации

Страна	Цель по сокращению выбросов ПГ к 2030 году	Целевой показатель сокращения выбросов ПГ при условии внешней международной* и другой поддержке**	Политический документ	Год утверждения политики	Базовый год
Казахстан	на 15 %	на 25% к 2030*; достижение углеродной нейтральности к 2060*	Стратегия углеродной нейтральности 2060	2023	1990
Кыргызстан	на 15,97%	на 36,61% к 2025*; на 43,62% к 2030*	Обновленный национальный вклад в рамках Парижского соглашения	2021	“Business as usual”
Монголия	на 22.7%	на 27.2% к 2030**; на 44.9% к 2030**	Определяемый на национальном уровне вклад Монголии в рамочную конвенцию ООН по изменению климата	2019	2010
Таджикистан	не более 60-70% от базового года	не более 50-60% от базового года к 2030 г.*	Обновленный национальный вклад	2021	1990
Туркменистан	на 20%	-	Национальный вклад в рамках Парижского соглашения	2022	2010
Узбекистан	на 35% на ед. ВВП	-	Обновленный национальный вклад	2019	2010



## Анализ реформ для перехода транспорта к декарбонизации

Меры	Казахстан	Кыргызстан	Монголия	Таджикистан	Туркменистан	Узбекистан
Реконструкция и ремонт дорог, улучшение придорожной инфраструктуры на международных автомобильных коридорах	Транспортная стратегия 2030	Национальная программа развития 2026; Концепция дорожного транспорта	Видение устойчивого развития 2030; Нац. политика «зеленого» развития; Программа в области изменения климата	Программа развития транспорта 2025; Стратегия в области изменения климата 2030	Транспортная дипломатия 2022-2025	
Электрификация железных дорог	Транспортная стратегия 2030	Национальная программа развития 2026	Нац. политика «зеленого» развития; Программа в области изменения климата		Стратегия в области изменения климата	
Строительство и модернизация железных дорог	Транспортная стратегия 2030; Стратегия углеродной нейтральности 2060		Видение устойчивого развития 2030; Программа в области изменения климата		Стратегия в области изменения климата	
Развитие новых транспортно-логистических систем	Транспортная стратегия 2030	Национальная программа развития 2026; Концепция дорожного транспорта	Видение устойчивого развития 2030; Нац. политика «зеленого» развития	Нац. стратегия развития 2030; Программа развития транспорта 2025		Стратегия «зеленой» экономики

Страны ЦА планируют продолжить строительство и ремонт дорог вдоль основных международных коридоров, электрификацию железных дорог, развитие новых транспортно-логистических узлов.

## Анализ реформ для перехода транспорта к декарбонизации

Меры	Казахстан	Кыргызстан	Монголия	Таджикистан	Туркменистан	Узбекистан
<b>Обеспечение экологических стандартов в транспортном секторе, включая приведение их в соответствие с международными стандартами</b>	<i>Транспортная стратегия 2030; Стратегия углеродной нейтральности 2060</i>	<i>Закон о защите окружающей среды; Концепция дорожного транспорта</i>	<i>Видение устойчивого развития 2030; Национальная политика «зеленого» развития</i>	<i>Закон о безопасности окружающей среды; Программа развития транспорта 2025</i>	<i>Закон о защите окружающей среды</i>	<i>Закон о транспорте; UZ Стратегия «зеленой» экономики</i>
<b>Стимулирование и нормативное регулирование в области использования топливосберегающих автомобилей</b>	<i>Стратегия углеродной нейтральности 2060; Концепция зеленой экономики 2050</i>	<i>Национальная программа развития 2026; Концепция дорожного транспорта</i>	<i>Нац. политика «зеленого» развития; Программа в области изменения климата</i>	<i>Стратегия в области изменения климата 2030</i>	<i>Стратегия в области изменения климата</i>	
<b>Включение концепции "зеленых" инвестиций в инвестиционную политику и проекты, в частности в сфере "зеленого" транспорта.</b>	<i>Стратегия углеродной нейтральности 2060</i>					<i>Программа «зеленой» экономики 2030</i>

Правительства стран ЦА отмечают важность продвижения топливосберегающего и экологически чистого транспорта через повышение экологических стандартов и достижение международных стандартов. Однако только в Казахстане и Узбекистане пока предусмотрены меры по "зеленым" инвестициям в транспортный сектор.

## Анализ реформ для перехода транспорта к декарбонизации

Меры	Казахстан	Кыргызстан	Монголия	Таджикистан	Туркменистан	Узбекистан
Развитие экологически чистых видов общественного транспорта большой вместимости (электробусы и троллейбусы) и создание эффективных систем общественного транспорта в городах	Транспортная стратегия 2030; Стратегия углеродной нейтральности 2060	Национальная программа развития 2026; Концепция дорожного транспорта	Нац. политика «зеленого» развития; Программа в области изменения климата	Программа развития транспорта 2025	Стратегия в области изменения климата	Стратегия «зеленой» экономики
Содействие переходу транспортного сектора на использование высококачественных и улучшенных видов топлива (использование природного газа, биотоплива и водорода)	Стратегия углеродной нейтральности 2060; Транспортная стратегия 2030	Концепция дорожного транспорта	Программа в области изменения климата	Программа развития транспорта 2025	Стратегия в области изменения климата	Стратегия «зеленой» экономики
Стимулирование перехода населения от использования частного автотранспорта к использованию общественного транспорта	Транспортная стратегия 2030		Программа в области изменения климата			
Обеспечение доступности общественного транспорта для людей с ограниченными физическими возможностями				Нац. стратегия развития 2030		

Страны ЦА признают необходимость развития энерго-эффективного общественного транспорта. Однако пока только Казахстан и Монголия предусматривают меры по стимулированию перехода с частного на общественный транспорт. Таджикистан на стратегическом уровне отмечает важность обеспечения доступности общественного транспорта для людей с ограниченными физическими возможностями.

# Основные вызовы

---

- Недостаточное инвестирование в транспортную инфраструктуру, что не позволяет странам ЦА развивать транспортную инфраструктуру и получать выгоды от участия в мировой торговле.
- Превращение автомагистралей ЦА в торговые коридоры требует повышения качества и безопасности дорог.
- Повышение качества дорог составляет основную долю инвестиций стран ЦА в транспортную инфраструктуру, но финансирование ограничивается лишь строительством магистралей, формирующих международные транспортные коридоры, тогда как повышение качества региональных и местных дорог пока остается без должного внимания.

# Вызовы и возможности направления транспортных инвестиций на декарбонизацию

- Чрезмерное внимание стран ЦА к улучшению дорожной инфраструктуры, при отсутствии должного внимания к необходимости развития регионального общественного транспорта, который пока развивается в основном в городах, может привести к росту частных автомобильных перевозок и опасности сохранения и даже повышения объемов выбросов углерода.
- Инвестиции стран ЦА в грузовые железные дороги являются вторым приоритетом после развития автомобильных дорог, и электрификация железных дорог в ЦА может стать перспективной возможностью для декарбонизации транспортного сектора. Однако в некоторых странах ЦА электрифицированный железнодорожный транспорт не работает на чистой энергии, что создает другую углеродную ловушку потенциального сохранения и увеличения углеродных выбросов.
- Развитие транспортных узлов в странах ЦА могло бы быть лучше согласовано с развитием логистики и интеллектуальных транспортных систем (ИТС), играющих существенную роль в повышении энергоэффективности транспортного сектора.

**БЛАГОДАРИМ ЗА ВНИМАНИЕ!**