



Central Asia Regional Economic Cooperation Program

Справочный документ  
Для Сессии 1 Заседания высокопоставленных официальных лиц  
25 октября 2016 г.

# **Отчет о проделанной работе и плане работ транспортного сектора 2016–2018 гг.**

**Заседание высокопоставленных официальных лиц  
Центральноазиатское региональное экономическое  
сотрудничество  
25 октября 2016 года  
Исламабад, Пакистан**

## I. ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ

### A. Введение

1. В 2015 году страны Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) продолжали осуществлять прогресс по реализации Стратегии ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле до 2020 г. (СТСТ-2020) в соответствии с общими операционными приоритетами:

- (i) **Развитие сети мультимодальных коридоров**, включающее поддержку расширения коридоров; развитие сети железных дорог и мультимодальных логистических хабов; усовершенствование пунктов пересечения границ;
- (ii) **Улучшение торговли и пограничных услуг**, включающее реформирование и модернизацию таможенных служб; координированное управление границами; развитие национального единого окна; а также реформирование и модернизацию санитарных и фитосанитарных (СФС) мер;
- (iii) **Операционное и институциональное усиление**, состоящее из улучшения планирования, финансирования и управления автодорожными и железнодорожными активами; управления безопасностью дорожного движения; а также увеличения участия частного сектора.

2. Реализация вышеупомянутых трех операционных приоритетов представляет собой совместную ответственность Координационного комитета по транспортному сектору (ККТС), руководящего работой по приоритетам (i) и (iii), и Комитета таможенного сотрудничества (КТС), руководящего работой по приоритету (ii). В апреле 2015 года ККТС сформулировал План работ транспортного сектора ЦАРЭС на 2015–2017 гг., который трансформирует СТСТ-2020 в трехлетнюю программу работ.

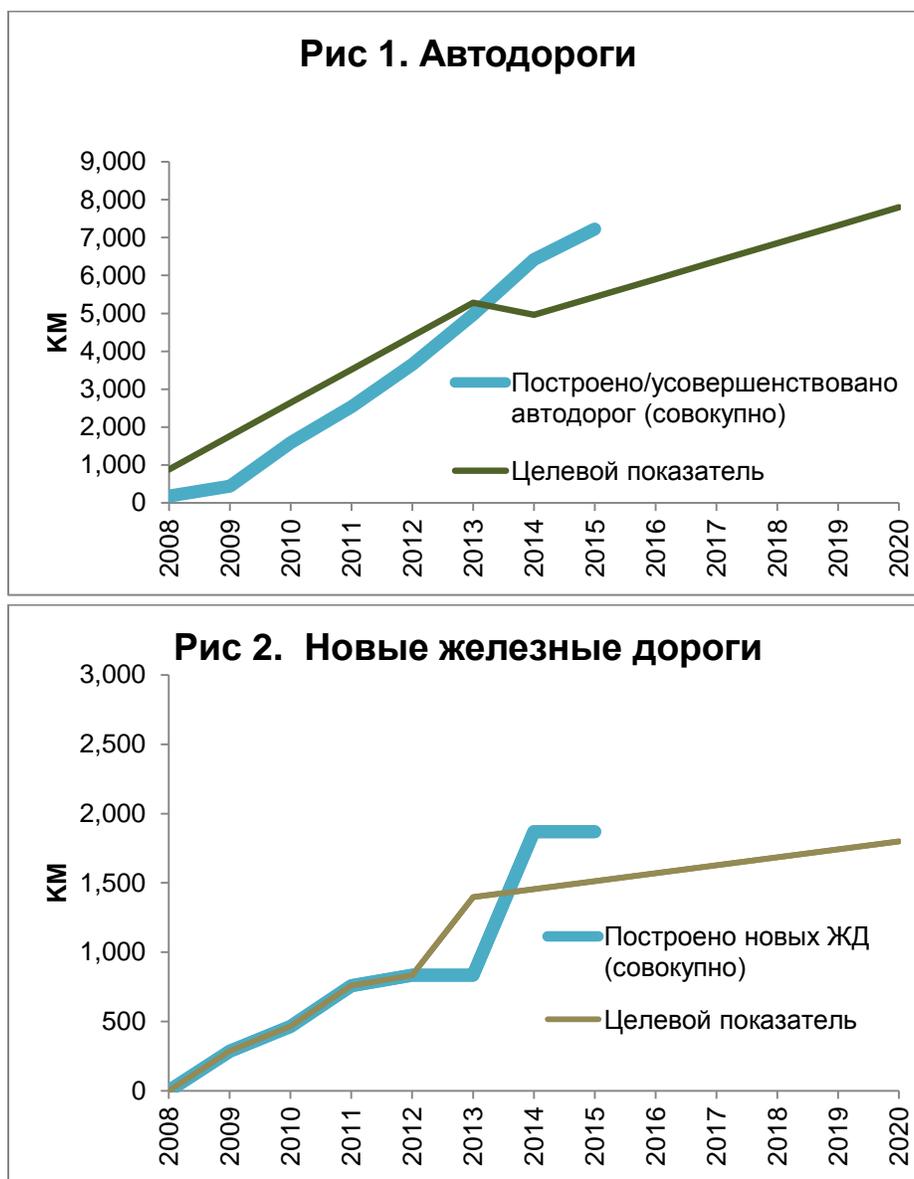
### B. Реализация секторных мероприятий

3. В данном отчете рассматривается прогресс, осуществленный ККТС в 2015 году относительно СТСТ-2020, и, соответственно, Плана работ транспортного сектора ЦАРЭС на 2015–2017 гг. В целом, страны ЦАРЭС значительно продвинулись вперед к завершению мультимодальных коридоров ЦАРЭС, при этом делая эти коридоры более «зелеными», безопасными, эффективными и устойчивыми.

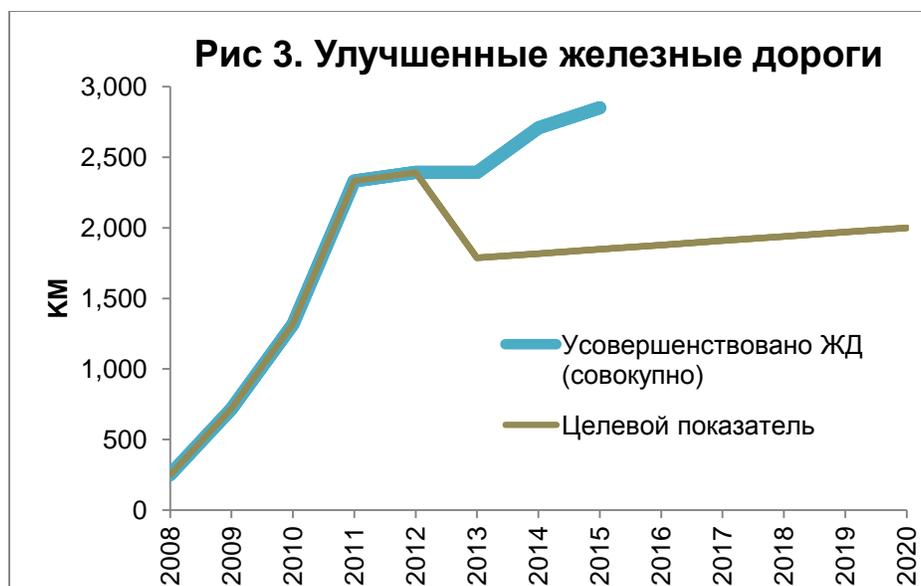
4. Первоначальные шесть коридоров в СТСТ-2020 были расширены, коридоры были более точно определены с точки зрения различных маршрутов, составляющих коридоры, и была изменена структура результатов. В результате этих изменений оценочная протяженность сети автодорожных коридоров теперь составит 29 350 км к 2020 году, увеличившись с 24 000 км к 2017 году. Структура результатов СТСТ ЦАРЭС определяет три целевых показателя, которые должны быть достигнуты к 2020 году для физической инфраструктуры: (i) завершены строительство или реконструкция 7 800 км автодорог; (ii) 1 800 км вновь построенных железнодорожных путей и (iii) 2 000 км отремонтированных, электрифицированных или оснащенных сигнальными системами железнодорожных

путей.<sup>1</sup> На рисунках 1-3 показан совокупный прогресс с 2008 по 2015 годы для достижения этих целей, а в Таблице 1 представлена дальнейшая подробная информация по эффективности работы транспортного сектора с 2008 по 2015 годы.

### Рисунки 1–3. Прогресс развития сети мультимодальных коридоров (2008–2015 гг.)



<sup>1</sup> Если цель по автодорогам СТСТ-2020 ЦАРЭС будет достигнута, это будет свидетельствовать о достижении более 70% расширения дорожной сети СТСТ ЦАРЭС-2020, предположив, что дороги, состояние которых ранее оценивалось как хорошее, или которые были улучшены, обслуживались надлежащим образом.



**Таблица 1: Годовые результаты транспортного сектора (2008–2015 гг.)**

Показатель	Базовое значение 2008 г.	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Цель 2015 г.	Прогресс
Годовая протяженность построенных или улучшенных скоростных или национальных автомагистралей (км)	181	254	1 154	953	1 116	1 312	1 450	809	475	●
Совокупная протяженность построенных или улучшенных скоростных или национальных автомагистралей (км)	181	435	1 589	2 542	3 658	4 970	6 420	7 229	5 435	●
Совокупная доля всех дорожных коридоров ЦАРЭС в хорошем состоянии (%)*	64	66	71	75	79	85	74	77**	70**	●
Новые железные дороги, построенные за год (км)	0	286	179	293	75	0	1,036	0	58	●

Улучшенные за год железные дороги (км)	251	468	600	1 014	60	0	317	140	30
--	-----	-----	-----	-------	----	---	-----	-----	----

ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество; км = километр.

\*\*СТСТ-2020 преследует цель, чтобы как минимум 70% расширенных автодорожных коридоров (29 350 км) были построены или модернизированы к 2020 году. Следует отметить, этот показатель может преувеличивать общую протяженность дорог в хорошем состоянии из-за продолжающегося ухудшения некоторых участков, состояние которых на 31 декабря 2007 года считалось хорошим.

5. Помимо этого, Структура результатов СТСТ-2020 также ставит цель, что к 2020 году в регионе будут работать пять мультимодальных логистических центров и как минимум пять ПП будут модернизированы.

6. СТСТ-2020 и План действий продолжают реализовываться удовлетворительно. 809 км скоростных дорог или национальных автомагистралей, построенных, реконструированных или модернизированных в 2015 году, совокупно представляют 93% от общей протяженности коридоров в 7 800 км, определенных для строительства или усовершенствования к 2020 году. Новые железные дороги не строились, в то время как в Узбекистане в течение 2015 года было модернизировано 140 км железных дорог за счет электрификации. Тем не менее, достижения по железнодорожным проектам уже превысили целевые показатели на 2020 год со значительным опережением графика. Осуществляется реализация тринадцати проектов в других транспортных подсекторах (2 порта, 2 логистических центра, 3 пункта пропуска (ПП) и 6 проектов в секторе гражданской авиации). В рамках проекта по усовершенствованию Коридора ЦАРЭС 3 (Душанбе – граница Узбекистана) был усовершенствован один пункт пропуска – Дусли – в Таджикистане.

#### (i) Прогресс в реализации сети мультимодальных коридоров

7. **Афганистан.** Продолжается работа по реализации автодорожных и железнодорожных проектов в Афганистане на Коридорах ЦАРЭС 3, 5 и 6. В настоящее время ведется строительство автодороги Кайсар-Леман (233 км), автодороги Леман-Армалик (52 км), автодороги Пул-и-Хумри-Доши (52 км), автодороги Кабул-Джелалабад (150 км) и автодороги Мазар-и-Шериф-Кундуз. Концептуальный документ для строительства альтернативного туннеля к существующему туннелю Саланг утвержден АБР, в то время как Всемирный банк (ВБ) оказывает поддержку строительству автодороги Баглан–Бамиан, а также реконструкции существующей автодороги и туннеля Саланг. Что касается железнодорожного сектора, завершено технико-экономическое обоснование для железной дороги Розанак/Гориан-Герат. Осуществляется подготовка технико-экономических обоснований для железной дороги Шерхан Бандар-Кундуз-Холам-Найбабад-Андхой, железной дороги Акина-Андхой и железнодорожной станции Акина, и для железной дороги Тургунди-Герат.

8. **Азербайджан.** Азербайджан продолжает реализовывать железнодорожные, морские и автодорожные проекты вдоль Коридора ЦАРЭС 2. В 2015 году завершено строительство двух дополнительных полос на автодороге Хаджигабул-Кюрдамир (80 км) и Кюрдамир-Уджар-Евлах (87,8 км). Осуществляется реализация проекта по железнодорожной торговле и перевозкам, который включает реконструкцию 600 км железной дороги и модернизацию систем электроснабжения, коммуникаций и

сигнализации между пассажирской станцией Баку и станцией Беюк-Кесик при финансовой поддержке ВБ, правительства АЗЕ, Чешского экспортного банка и Чешского банковского синдиката. Ожидается, что проект будет завершен к 2019 году. Осуществляется вторая фаза строительства международного морского торгового портового комплекса Баку в Аляте, финансируемого Правительством АЗЕ.

9. **Китайская Народная Республика (КНР).** Осуществляемое строительство в рамках автодорожных, железнодорожных проектов и проектов по содействию торговле вдоль Коридоров ЦАРЭС 1, 2, 4 и 5, в конечном итоге будет содействовать торговле и перевозкам между КНР и другими странами-членами ЦАРЭС. КНР оказывает поддержку в реализации проектов по сети мультимодальных коридоров посредством предоставления кредитного финансирования для нескольких инвестиционных проектов со стороны Экспортно-импортного банка Китая и Правительства КНР.

10. **Казахстан.** Продолжаются работы по автодорожным и железнодорожным проектам в Казахстане вдоль Коридоров ЦАРЭС 1, 2, 3 и 6. Текущие автодорожные проекты включают реконструкцию автодорог Астана-Караганда и Алматы-Капшагай, финансируемую Правительством Казахстана. Также ведется строительство в рамках проекта по реконструкции автодорог Актау-Бейнеу при финансовой поддержке от АБР и Правительства Казахстана. Осуществляется реконструкция транзитного коридора Западная Европа – западная часть Китайской Народной Республики (КНР), финансируемая АБР, Европейским банком реконструкции и развития (ЕБРР), Японским агентством международного развития (JICA), Исламским банком развития (ИБР), ВБ и Правительством Казахстана. Также отмечается прогресс по строительству автодороги Шымкент-Ташкент при финансировании от АБР и Правительства Казахстана. Также ведутся работы по автодороге Алматы-Хоргос, финансируемые Всемирным банком и Правительством Казахстана.

11. **Кыргызская Республика.** Продолжаются работы по автодорожным и железнодорожным проектам в Кыргызской Республике вдоль Коридоров ЦАРЭС 1 и 3. Продолжается строительство автодороги Бишкек-Торугарт, поддерживаемое финансированием от Экспортно-импортного банка Китая, Арабской координационной группы, АБР и Правительства Кыргызстана, и ожидается, что оно завершится к 2017 г. Ведутся работы в рамках Фазы 4 по реконструкции автодороги Бишкек-Ош, которые, как ожидается, завершатся в 2019 году. Этот приоритетный проект на Коридоре ЦАРЭС 3 финансируется за счет займа и гранта от АБР, займа от Евразийского банка развития и собственного бюджета правительства. Ведется подготовка к строительству автодороги Север-Юг (Былкчи-Кочкор-Арал-Казарман-Джалал-Абад), которая связывает транспортные Коридоры ЦАРЭС 3 (Бишкек-Ош) и ЦАРЭС 1 (Бишкек-Нарын-Торугарт), финансируемая за счет займа от Экспортно-импортного банка Китая. Ожидается, что этот проект будет завершен в 2020 году. Осуществляется подготовка технико-экономического обоснования для электрификации железной дороги Луговая-Бишкек (Аламедин). В рамках авиации, осуществляется проект по усилению потенциала кыргызской системы УВД при финансировании со стороны JICA.

12. **Монголия.** Монголия продолжает реализовывать транспортные проекты вдоль Коридора ЦАРЭС 4. Осуществляется проект развития западных региональных дорог до границы КНР – 30 км было завершено в 2015 г. Также ведется строительство подъездной дороги от Улан-Батора к новому международному аэропорту, осуществляется фаза 2 проекта по развитию западных региональных автодорог (742 км), связывающих Уланбайшинт (пункт пропуска на границе с Россией) и Ярант (пункт пропуска на границе с

КНР), и строительство автодороги Ундурхаан-Баруун-Урт-Бичигт-Хулудао/Чифен-Джиньчжоу. В настоящее время ведется строительство нового международного аэропорта в Улан-Баторе, финансируемое JICA и Правительством Монголии.

13. **Пакистан.** Основным прогрессом был осуществлен в 2015 году по проектам, обслуживающим Коридоры ЦАРЭС 5 и 6. Это включает изменение трассы Каракорумского шоссе (ККШ) в Хунзе, финансируемое Экспортно-импортным банком Китая; финансируемую JICA скоростную автодорогу от Сехвана до Ратодеро (N-55); автодорогу Пешавар-Торхам (N-5), связывающую Пешавар с Кабулом, финансируемую USAID; автодорогу Гвадар-Хошаб, финансируемую Правительством Пакистана и связывающую Гвадар с городами Турбат и Хошаб на севере Пакистана; и 4-полосный участок М-4 (Ханевал-Мултан), финансируемый ИБР. Ведется строительство автодороги Хошаб-Сураб (N85 и N25), которая свяжет порт Гвадар с национальной сетью автодорог; финансирование предоставлено Правительством Пакистана. Также осуществляется строительство участка Хасанабдал-Хавелиан скоростной автодороги E-35, чтобы обеспечить связь с Северным Пакистаном и КНР по ККШ, финансируемое АБР, Министерством международного развития Великобритании (DFID) и Правительством Пакистана. 62-км участок Годжра-Шоркот автомагистрали М-4 финансируется за счет займа от АБР и гранта от DFID, которые были утверждены в сентябре 2015 г.; ожидается, что строительные работы начаты в 2016 г. и отмечается хороший прогресс. Также осуществляется строительство участка Чаман-Хуздар N-25, который, как ожидается, будет завершен к 2019 г. Усовершенствование инфраструктуры ПП в Торхаме, Вагхе и Чамане – которое активизирует торговлю Пакистана с соседними странами – будет финансироваться за счет \$250-миллионного займа АБР, утвержденного в декабре 2015 г. в рамках Проекта ЦАРЭС по региональному усовершенствованию приграничных служб (РУПС).

14. **Таджикистан.** Таджикистан продолжает реализовывать автодорожные, железнодорожные и логистические проекты вдоль Коридоров ЦАРЭС 3, 5 и 6. Реконструкция автодороги Душанбе-Турсунзаде-граница Узбекистана (62 км), которая является частью Коридора ЦАРЭС 3b, была завершена в 2015 г. Оставшийся 33-км участок Проекта реконструкции автодороги Айни-Пянджикент-граница Узбекистана (113 км) был также завершен в 2015 г при финансировании АБР, Фонда организации стран-экспортеров нефти и Правительства Таджикистана. Что касается железных дорог: осуществляется реконструкция участка Вахдат-Яван железной дороги Душанбе-Курган-Тюбе, финансируемая Правительством КНР. Чтобы реализовать План работ на 2015-2017 гг., Республика Таджикистан продолжает модернизацию Коридоров ЦАРЭС 3 и 5 на участках Восе-Ховалинг и Сайрон-Карамык. Также осуществляется закупка логистического оборудования для логистического центра Панджи Пойон.

15. **Туркменистан.** Ведутся работы по строительству железной дороги Атамырат-Ымамназар-Акина, которая свяжет железную дорогу Туркменистана с Афганистаном. После Акины, как ожидается, железная дорога будет соединена с железной дорогой Северного Афганистана, для чего в настоящее время готовится технико-экономическое обоснование с намерением продлить существующую железную дорогу к западу от конечного пункта в Мазар-и-Шерифе до Андохя и, в конечном итоге, до Акины. Также осуществляется работа по логистическому центру Туркменбаши, реабилитации автодороги Ашгабат-Туркменбаши и по морскому транспортному коридору ЦАРЭС. Правительство Туркменистана финансирует продолжение работы по вышеупомянутым проектам до их завершения. Кроме того, правительство также планирует финансировать

строительство железной дороги Дашогуз-Шасенем-Газоджак, чтобы завершить все проекты СТСТ-2020 ЦАРЭС в Туркменистане.

16. **Узбекистан.** Узбекистан продолжает реализовывать автодорожные, железнодорожные проекты и проекты по содействию торговле вдоль Коридоров ЦАРЭС 2, 3 и 6. Осуществляется Программа инвестиций в автодороги Коридора ЦАРЭС 2 (Фаза 2), которая нацелена на реконструкцию 175 км автомагистрали А380, при этом 76 км были завершены в 2015 г. Также реализуется Фаза 3, нацеленная на реконструкцию 220 км автодорог в Ташкентской, Наманганской и Бухарской областях, при этом 25 км были завершены в 2015 г. Также ведутся работы по реконструкции и модернизации М39 и реконструкции R87 Гузар-Чим Кукдала. В настоящее время подготавливается технико-экономическое обоснование для третьей Программы инвестиций в автодороги коридоров ЦАРЭС (А380). В рамках железнодорожного сектора осуществляется электрификация участка железной дороги Карши-Термез за счет займа от JICA и собственных средств «Узбекистан Темир Юллари» (УТЮ). Большая часть работ по электрификации участка железной дороги Мароканд-Карши, финансируемых за счет займа АБР и собственных средств компании, была завершена в 2015 г.

#### **(ii) Содействие трансграничным перевозкам**

17. **Обоснование:** СТСТ-2020 акцентирует внимание на улучшении торговых услуг и услуг по пересечению границы в качестве приоритетной области, ведущей к достижению общей стратегической цели ЦАРЭС – повышение конкурентоспособности региона и расширение торговли между экономиками ЦАРЭС и остальным миром. Улучшенные транспортные связи сокращают затраты на ведение бизнеса, создают хорошие условия для больших потоков товаров, приближают людей к рынкам и социальным услугам, и, в конечном итоге, становятся средством ускорения экономического роста.

18. Режим содействия перевозкам в регионе ЦАРЭС регулируется множественными соглашениями по содействию перевозкам, которые позволяют перемещать транспортные средства и грузы через границу. Двухсторонние и плюрилатеральные транспортные соглашения в основном акцентируют внимание на регулировании прав на перевозку, в то время как международные соглашения и конвенции устанавливают общие гармонизированные процедуры для перемещения транспортных средств, грузов и экипажей через границы.

19. **Инициированные действия.** Присоединение Пакистана к Конвенции МДП было наиболее значимым событием в области содействия транспорту в 2015 году; таким образом, 9-ая страна ЦАРЭС присоединилась к Конвенции. Принимая во внимание действия, осуществляемые КНР по присоединению к этой конвенции, все страны ЦАРЭС могут быть в скором времени охвачены Конвенцией МДП. Конвенция МДП вступила в силу в Пакистане в январе 2016 года. Текущий приоритет Пакистана – сделать систему гарантии таможенного транзита МДП полностью работоспособной. В настоящее время ряд партнеров по развитию предоставляют или планируют предоставить техническую помощь, чтобы помочь Пакистану в реализации Конвенции МДП. Среди тех, которые уже оказывают техническую поддержку – Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и Правительство Соединенных Штатов через USAID. Масштабный проект технической помощи, финансируемый DFID и администрируемый АБР<sup>2</sup>, включает

---

<sup>2</sup> ТП 8990-ПАК Возможность создания экономических коридоров посредством развития устойчивого транспортного сектора.

компонент по содействию транспорту, чтобы помочь Пакистану в реализации системы МДП. Ожидается, что проект начнется во втором квартале (2 кв.) 2016 года.

20. В 2015 году не были подписаны новые двухсторонние соглашения между парами стран ЦАРЭС. Существует только одно плюрилатеральное соглашение по содействию транспорту между странами ЦАРЭС: Четырехстороннее соглашение о транзитных перевозках (QTTA) между Казахстаном, Кыргызстаном, Пакистаном и КНР. QTTA было подписано в 1995 году и вступило в силу в 2005 году. После оползня в Пакистане, который создал значительный барьер на Каракорумском шоссе (ККШ) в 2010 году, перевозки в рамках соглашения были приостановлены. В 2015 году программа ЦАРЭС помогла провести два семинара между договаривающимися сторонами QTTA, на которых договаривающиеся стороны согласились перезапустить перевозки в рамках соглашения QTTA. В сентябре 2015 года Пакистан завершил работы по новому маршруту ККШ, что сделало коридор полностью работоспособным. К апрелю 2016 года были распечатаны разрешения QTTA и распространены среди транспортных компаний договаривающихся сторон. Каждая страна получила квоту в размере 200 поездок в оба конца в год. Если будет существовать достаточный спрос на перевозки по коридору ККШ в рамках соглашения QTTA, то ежегодные квоты могут быть увеличены. Ожидаемая операционализация Системы МДП в Пакистане и КНР может привлечь дополнительные объемы перевозок по коридору. Таджикистан выразил заинтересованность присоединиться к QTTA и договаривающиеся стороны приветствовали его присоединение на втором семинаре по QTTA, состоявшемся в Урумчи, КНР, в сентябре 2015 года.

21. Еще три плюрилатеральных транспортных соглашения между странами ЦАРЭС, которые или обсуждаются, или уже подписаны, но пока еще не работают: (i) Межправительственное соглашение государств-членов Шанхайской организации сотрудничества по содействию международным автомобильным перевозкам между КНР, Казахстаном, Кыргызской Республикой, Россией, Таджикистаном и Узбекистаном; (ii) Соглашение о трансграничных перевозках ЦАРЭС между Кыргызской Республикой, Таджикистаном и Афганистаном и (iii) Соглашение о транзитных перевозках между Афганистаном, Пакистаном и Таджикистаном (АРТТТА).

22. Осуществляется проект по региональному усовершенствованию приграничных служб (РУПС) в Кыргызстане и Таджикистане. Проводится модернизация Национального единого окна (НЕО) в Кыргызстане, а НЕО в Таджикистане было введено в эксплуатацию в пилотном режиме. Дальнейшая работа для развития единого окна в рамках проекта РУПС будет фокусироваться на требуемых законодательных и институциональных реформах с целью содействия трансграничной торговле, интеграции систем НЕО с таможенными информационными системами и системами других государственных органов, вовлеченных в регулирование торговли, трансграничной интеграции систем НЕО и наращивании потенциала национальных ведомств по регулированию торговли и государственных предприятий «Единого окна». В рамках проекта РУПС один пункт пропуска (ПП) – Гулистон в Таджикистане, как ожидается, будет завершен в 2016 г., а строительство ПП Карамык в Кыргызской Республике начнется во 2 кв. 2016 г. Один пункт пропуска (ПП Дусти, Таджикистан) был модернизирован в рамках проекта по усовершенствованию Коридора ЦАРЭС 3 (Душанбе – граница Узбекистана).

23. Как отмечалось ранее, ожидается, что в Пакистане будут модернизированы еще три ПП: Торхам, Чаман и Вагха в рамках проекта регионального усовершенствования приграничных служб ЦАРЭС. Проект был утвержден для финансирования АБР в 2015 г. и работы начнутся после завершения всех процедур для вступления кредита в силу.

24. **Следующие шаги.** Программа ЦАРЭС будет придерживаться принципов свободы транзита, чтобы способствовать свободному, непрерывному потоку грузов, транспортных средств и людей по Коридорам ЦАРЭС. Дальнейшая реализация международных трансграничных соглашений и конвенций по содействию транспорту, двухсторонних и субрегиональных соглашений между государствами-членами ЦАРЭС будет приоритизирована и будет получать поддержку посредством региональной технической помощи ЦАРЭС, о чем говорится в следующем разделе.

### (iii) Операционное и институциональное усиление

25. **Обоснование.** СТСТ-2020 делает больший акцент на развитии сети мультимодальных коридоров, усовершенствовании служб, связанных с торговлей и пересечением границ, и улучшении устойчивости и качества услуг. На 14-ом заседании ККТС в Улан-Баторе, Монголия, в апреле 2015 г., страны ЦАРЭС вновь подтвердили потребность в осуществлении этих приоритетов и принятии действий для того, чтобы сделать коридоры ЦАРЭС более «зелеными», безопасными, эффективными и устойчивыми.

26. **Инициированные действия.** На 14-ом заседании ККТС страны ЦАРЭС одобрили План работ транспортного сектора (2015-2017 гг.), который содержит четыре приоритета для достижения выше поставленных задач. Они включают (i) безопасность дорожного движения, (ii) управление дорожными активами, (iii) железные дороги и (iv) содействие транспорту. В настоящее время осуществляются два проекта технической помощи (ТП) для оказания поддержки странам ЦАРЭС в этих приоритетных областях.

27. ТП 8789: Обмен знаниями и услуги в областях транспорта и содействия транспорту была утверждена в конце 2014 г., с финансированием от АБР (\$1,4 млн.) и Фонда регионального сотрудничества и сокращения бедности Китайской Народной Республики (\$0,4 млн.). ТП разработана в качестве механизма для оказания поддержки потребностям в области знаний стран ЦАРЭС по таким темам, как (i) мультимодальная связанность, включая логистические хабы и морские связи; (ii) железные дороги; (iii) координированное управление границами; (iv) содействие транспорту; (v) государственно-частные партнерства; (vi) управление активами, включая сборы с пользователей и возмещение затрат; (vii) «зеленые» грузы и логистика и (viii) управление проектами. С целью реализации Плана работ транспортного сектора (2015-2017 гг.) и договоренностей, достигнутых странами ЦАРЭС на 14-ом заседании ККТС, в настоящее время в рамках ТП оказывается поддержка следующим темам.

- **Разработка Стратегии ЦАРЭС по железнодорожному транспорту до 2030 г.:** Как отражено в качестве приоритета в СТСТ-2020, предусмотрено относительное смещение в режиме перевозок в ЦАРЭС от автомобильных дорог к железным дорогам с целью достижения целей более эффективного расширения торговли и повышения региональной конкурентоспособности. При этом, чтобы достичь роста в развитии и использовании железных дорог, необходимо разрешить существующие проблемы в каждой стране-члене, используя последовательный подход в рамках всего региона. Признавая эти вызовы, страны ЦАРЭС решили разработать стратегию, которая будет служить в качестве основы для решения вызовов и максимизации вклада железнодорожного транспорта в устойчивый экономический рост. В соответствии с решениями, принятыми на 14-ом заседании ККТС, была сформирована Рабочая группа по железнодорожному транспорту

(РГЖТ), чтобы направлять разработку этой стратегии. Первое заседание РГЖТ состоялось в Токио, Япония, в ноябре 2015 г., на котором (i) были обсуждены основные вопросы, стоящие перед железными дорогами в регионе ЦАРЭС, (ii) рассмотрен прогресс по разработке железнодорожной стратегии ЦАРЭС и (iii) согласованы приоритетные действия для продвижения вперед к полной разработке стратегии. [Второе заседание РГЖТ проведено 18-19 апреля 2016 г. в Бангкоке, Таиланд, чтобы обсудить и согласовать ключевые действия для достижения цели стратегии.]

- **Обмен знаниями по управлению дорожными активами:** В рамках специального семинара по управлению дорожными активами (УДА), проведенного после 14-го заседания ККТС, страны-члены ЦАРЭС вновь подтвердили важность политической поддержки высокого уровня для УДА. Состоялся обмен передовой практикой по УДА, включая из Пакистана. Основываясь на этом значимом обмене, ККТС одобрил идею о подготовке сборника передовых практик по УДА в регионе ЦАРЭС и за его пределами. Сейчас осуществляется подготовка этого сборника, вместе с более специализированным продуктом знаний, который предлагает практическое руководство для стран ЦАРЭС относительно того, каким образом можно использовать контракты на содержание дорог, ориентированные на результаты (КСДОР), чтобы оказывать поддержку целесообразному УДА.
- **База данных ГИС:** Также продолжается работа по разработке базы данных ГИС для оказания поддержки мониторингу и реализации прогресса по проектам в отношении целевых показателей. В 2014-2015 гг. Секретариат ЦАРЭС разработал пилотную базу данных ГИС, содержащую приоритетные инвестиционные проекты двух пилотных стран – Азербайджана и Пакистана. Опираясь на уроки, извлеченные из пилотной фазы, осуществляется полномасштабная разработка базы данных ГИС.

28. ТП 8804: Повышение безопасности дорожного движения для стран-членов Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества была утверждена в декабре 2014 года с финансированием от АБР в размере \$1,5 млн. По оценочным данным ежегодно на дорогах мира гибнет 1,2–1,3 млн. человек и до 50 млн. получают травмы. Показатели смертности от ДТП в странах-членах ЦАРЭС варьируются от 13,1 до 21,9 человек на 100 000 населения, по сравнению с примерно 10,3 на 100 000 населения в странах с высоким уровнем доходов. С увеличением числа владельцев автотранспортных средств в странах-членах ЦАРЭС и при отсутствии координированных действий по безопасности дорожного движения, показатели летальных исходов и травматизма в регионе, скорее всего, заметно увеличатся в последующие десятилетия. Необходимо координировать мероприятия по безопасности дорожного движения в рамках всего региона ЦАРЭС и обеспечивать адекватный уровень безопасности на выделенных коридорах ЦАРЭС. С учетом этих потребностей, ТП нацелена на (i) опубликование стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС, (ii) усиление потенциала стран-членов ЦАРЭС для управления и координации мероприятий по безопасности дорожного движения, включая улучшение сбора данных и исследований по автодорожным авариям, улучшение потенциала в области технического проектирования, образования и правоприменения и (iii) интеграцию инструментов оценки безопасности дорожного движения в автодорожные проекты ЦАРЭС.

29. Страны ЦАРЭС уже начали работу в рамках этой ТП. В 2015 году на 14-ом заседании ККТС были проведены первоначальные обсуждения по предлагаемой

Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС. Учитывая потребность в политической приверженности безопасности дорожного движения на высоком уровне, а также отмечая тот факт, что 2015 год знаменовал середину «Десятилетия действий по безопасности дорожного движения» ООН, страны ЦАРЭС представили Заявление о приверженности безопасности дорожного движения в ЦАРЭС на 14-ой Министерской конференции ЦАРЭС (МК) в Улан-Баторе, Монголия, в сентябре 2015 г. Монголия, как принимающая страна ЦАРЭС в 2015 году, запустила демонстрационную кампанию по безопасности дорожного движения, которая по времени совпала с проведением 14-ой МК ЦАРЭС. На основе страновых консультаций и анализа ситуации по безопасности дорожного движения, проведенного Секретариатом ЦАРЭС, в настоящее время страны-члены ЦАРЭС подготавливают Стратегию по безопасности дорожного движения ЦАРЭС, в связи с этим 18-19 апреля 2016 г. в Бангкоке, Таиланд, проведен семинар для согласования видения, ключевых фокусных областей и приоритетов Стратегии.

30. **Следующие шаги.** Страны ЦАРЭС будут продолжать работать над операционным и институциональным усилением в выше обозначенных областях железнодорожного транспорта, управления дорожными активами и безопасности дорожного движения. Стратегия ЦАРЭС по железнодорожному транспорту до 2030 г. и Стратегия безопасности дорожного движения ЦАРЭС будут подготовлены для одобрения 15-ой Министерской конференцией в октябре 2016 г.

### **С. Рассмотрение приоритетов ЦАРЭС, определенных в Обзоре эффективности развития ЦАРЭС за 2014 год (ОЭФР ЦАРЭС-2014)**

#### **Приоритетные действия, предложенные в ОЭФР ЦАРЭС-2014**

31. Следующие действия были осуществлены в соответствии с действиями, предложенными в Обзоре эффективности развития ЦАРЭС за 2014 год (ОЭФР ЦАРЭС-2014).

- Включать приоритетные проекты в национальные планы развития стран ЦАРЭС. Формулировать программу работ по транспорту и содействию торговле, начиная с 2015 года.

32. **Инициированное действие.** План работ транспортного сектора ЦАРЭС на 2015-2017 гг. был подготовлен в 2015 г. и одобрен странами ЦАРЭС на заседании национальных координаторов в Улан-Баторе, Монголия, в августе 2015 г. План работ фокусируется на четырех элементах: (i) безопасность дорожного движения, (ii) управление дорожными активами, (iii) содействие транспорту и (iv) железные дороги. Реализация как «твердой» инфраструктуры, так и «мягких» интервенций, будет осуществляться посредством тесного сотрудничества между странами ЦАРЭС, Секретариатом ЦАРЭС и партнерами по развитию.

33. **Следующие шаги.** Продолжать реализацию Плана работ транспортного сектора ЦАРЭС на 2015-2017 гг. Ежегодные обновления будут проводиться посредством консультаций между странами ЦАРЭС, Секретариатом ЦАРЭС и партнерами по развитию.

- Гармонизировать программы работ в Стратегию по транспорту и содействию торговле (СТСТ) до 2020 г. и обрабатывать новую техническую помощь для

оказания поддержки реализации СТСТ-2020, особенно в областях безопасности дорожного движения, управления дорожными активами, содействия региональному транзиту и продолжению разработки базы данных ГИС с целью отслеживания реализации.

34. **Инициированное действие.** В настоящее время осуществляются два проекта технической помощи для поддержки реализации СТСТ-2020. ТП 8789: Обмен знаниями и услуги в областях транспорта и содействия транспорту предоставляет текущую поддержку для транспортных мероприятий ЦАРЭС по железнодорожному транспорту, управлению дорожными активами, содействию транспорту и ГИС. ТП 8804: Повышение безопасности дорожного движения для стран-членов ЦАРЭС оказывает поддержку разработке Стратегии безопасности дорожного движения для ЦАРЭС.

35. **Следующие шаги.** Полностью реализовать РЕТП в консультациях со странами-членами ЦАРЭС.

- Максимизировать выгоды от коридоров ЦАРЭС посредством определения ключевых нефизических барьеров для трансграничных перевозок и реализации одобренного подхода к механизмам содействия транспорту на основе коридоров.

36. **Инициированное действие.** Страны-члены ЦАРЭС продолжают продвигать работу по соглашениям о трансграничных перевозках для стимулирования большего перемещения товаров и услуг в рамках региона. После семинара по содействию трансграничным перевозкам, состоявшегося в апреле 2015 г., проведены два технических семинара с целью возобновления Четырехстороннего соглашения о транзитных перевозках между КНР, Казахстаном, Кыргызской Республикой и Пакистаном. Помимо этого, недавно завершенная ТП 8147: Содействие трансграничным перевозкам в ЦАРЭС оказала поддержку текущему проекту по региональному усовершенствованию приграничных служб в Кыргызской Республике и Таджикистане.

37. **Следующие шаги.** В соответствии с потребностями стран ЦАРЭС, продолжать формулировать и проводить тренинги и семинары для оказания поддержки с целью полной реализации СТСТ-2020.

- Усилить координацию между органами ЦАРЭС по содействию торговле и торговой политике, включая региональную модернизацию санитарных и фитосанитарных мер для торговли, и запланировать вторую фазу проекта по усовершенствованию приграничных служб.

38. **Инициированное действие.** Проект РУПС в Пакистане, утвержденный в декабре 2015 г., начинает вторую фазу регионального усовершенствования приграничных служб.

39. **Следующие шаги.** Продолжать поддерживать координацию между заинтересованными сторонами ЦАРЭС для оказания поддержки содействию транспорту и торговле.

- Поддерживать рост операций, осуществлять мониторинг финансовых потребностей и реализации среднесрочных приоритетных проектов.

40. **Инициированное действие.** Страны ЦАРЭС реализуют СТСТ-2020 с удовлетворительным прогрессом для достижения целевых показателей, определенных до 2020 года. Секретариат ЦАРЭС продолжает осуществлять тесную координацию со странами ЦАРЭС и партнерами по развитию с целью мониторинга потребностей в финансировании и технической помощи.

41. **Следующие шаги.** Промежуточный обзор Стратегии ЦАРЭС-2020 был обсужден на 15-ом заседании ККТС. Продвигаясь вперед, в частности, в свете Промежуточного обзора ЦАРЭС-2020 (ПО), очень важно, чтобы транспортный сектор поддерживал фокус внимания на завершении работы в рамках доработанной СТСТ-2020. Реализация СТСТ должна все также согласовываться с национальными стратегиями развития. Может возникнуть необходимость в доработке и изменении баланса приоритетов в различных частях программы и институциональных аспектов ЦАРЭС относительно других существующих и возникающих структур в области сотрудничества.

## II. КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ РУКОВОДСТВА ОТ ЗВОЛ

42. В соответствии с Планом работ транспортного сектора ЦАРЭС (2015-2017 гг.), транспортный сектор ЦАРЭС в настоящее время разрабатывает Стратегию по железнодорожному транспорту и Стратегию безопасности дорожного движения ЦАРЭС.

43. Рабочая группа по железнодорожному транспорту (РГЖТ), сформированная решением 14-го заседания ККТС, разрабатывает Стратегию ЦАРЭС по железнодорожному транспорту до 2030 года. На втором заседании РГЖТ, проведенном непосредственно перед 15-ым заседанием ККТС, страны согласовали ключевые действия для операционализации цели Стратегии по железнодорожному транспорту. Полученный пересмотренный проект под названием «Стратегия развития железнодорожного транспорта ЦАРЭС (2016-2030 годы): Раскрытие потенциала железных дорог в регионе ЦАРЭС», одобренный 15-ым заседанием ККТС и в дальнейшем доработанный Секретариатом после получения комментариев от стран, теперь представляется ЗВОЛ для одобрения. После ее одобрения РГЖТ и Секретариат ЦАРЭС завершат работу над Стратегией развития железнодорожного транспорта ЦАРЭС до 2030 года для последующего одобрения со стороны МК.

44. Во время Транспортной недели ЦАРЭС перед 15-ым заседанием ККТС был также проведен первый семинар по Стратегии безопасности дорожного движения. На основе интенсивных обсуждений во время семинара и последующих консультаций со странами ЦАРЭС для одобрения ЗВОЛ также представляется проект стратегии под названием «Обеспечение безопасной связанности: Региональная стратегия ЦАРЭС в области безопасности дорожного движения на 2017-2030 годы». После ее одобрения страны ЦАРЭС проведут второй семинар по безопасности дорожного движения с целью дальнейшей доработки документа в полномасштабную Стратегию безопасности дорожного движения ЦАРЭС для последующего одобрения МК.

## ПРИОРИТЕТНЫЕ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ И ПРОЕКТЫ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ

### Приложение 1: Перечень инвестиционных проектов по странам

№	Страна	№ ИП	Название проекта	Стоимость (млн. \$)	Период реализации
1	АФГ	ИП 1	Автодорога Кайсар-Бала – Мургаб	407	2012–2016
2	АФГ	ИП 3	Автодорога Леман-Армалик	39	2012–2016
3	АФГ	ИП 4	Автодорога Пул-и-Хумри-Доши	21	2013–2015
4	АФГ	ИП 8	Строительство автодороги Кабул - Джелалабад	172	2011–2016
5	АФГ	ИП 9	Строительство ж/д Розанак/Гориан-Герат (Иран-Афганистан)	1 330	2015–2020
6	АФГ	ИП 11.1	Строительство ж/д Ширхан Бандар-Кундуз-Холам-Найбабад-Андхой-Герат	2 000	2015–2018
7	АФГ	ИП 12	Строительство ж/д Акина-Андхой (Туркменистан-Афганистан)	50	2016–2017
8	АФГ	ИП 101	Строительство ж/д граница Туркменистана - Герат	280	2015–2020
9	АФГ	ИП 102	Автодорожный тоннель Саланг	1 000	2014–2017
10	АФГ	ИП 103	Реконструкция автодороги Мазар-и-Шариф – Кундуз	99	2011–2016
<b>Итого</b>				<b>5 398</b>	
11	АЗЕ	ИП 1	Автомагистраль Восток-Запад (Евлах – Гянджа: дополнительные две полосы; кольцевая дорога на Гянджу: четыре полосы)	237	2007–2014
12	АЗЕ	ИП 2	Содействие железнодорожному транспорту и торговле: Реконструкция железных дорог Азербайджана	1 599	2010–2019
13	АЗЕ	ИП 3	Приобретение большегрузных паромов и судов «ро-ро» Азербайджанским государственным морским пароходством	69	2010–2014
14	АЗЕ	ИП 4	Строительство Бакинского международного морского торгового портового комплекса (Алят)	750	2011–2017 (Фаза 1)
15	АЗЕ	ИП 5	Автодороги Хаджигабул – Евлах и Гянджа – Газах (Хаджигабул-Кюрдамир: дополнительные две полосы; Кюрдамир-Уджар-Евлах: дополнительные две полосы; Гянджа-Газах-граница Грузии: дополнительные две полосы)	2 014	2011–2020
16	АЗЕ	ИП 101	ЛЦ Бакинский порт в Аляте	32	2016–2018
<b>Итого</b>				<b>4 701</b>	
17	КАЗ	ИП 1	Реконструкция автодороги Астана - Караганда	658	2013–2016
18	КАЗ	ИП 2	Реконструкция автодороги Алматы – Капчагай (Капшагай)	408	2013–2016
19	КАЗ	ИП 3	Реконструкция автодороги Актау - Бейнеу (Программа ММФ для Коридора 2: участок в Мангистауской области)	550	2010–2016
20	КАЗ	ИП 4	Реконструкция транзитного коридора Западная Европа – Западный Китай (Актюбинская область (Казахстан) – Синьцзян (КНР))	5 500	2009–2016

№	Страна	№ ИП	Название проекта	Стоимость (млн. \$)	Период реализации
21	КАЗ	ИП 5	Электрификация участка ж/д Алматы – Актогай	984	Начало в 2020
22	КАЗ	ИП 6	Электрификация участка ж/д Достык - Актогай	510	Начало в 2020
23	КАЗ	ИП 7	Электрификация участка ж/д Актогай - Моинты	110	2016–2020
24	КАЗ	ИП 10	Расширение порта Актау (Фаза 1 и 2)	124	2006-2015
			Расширение порта Актау (Фаза 3) – новый проект	126	2014-2015
25	КАЗ	ИП 13	Строительство новой железнодорожной ветки Джебказган - Саксаульская	3 032	2012–2016
26	КАЗ	ИП 17	Автодорога Шымкент – Ташкент	658	2012–2016
27	КАЗ	ИП 101	Автодорога Алматы – Хорогос	1 068	2013–2017
28	КАЗ	ИП 102	Усовершенствование автомобильного ПП в Достыке	8	2014–2015
29	КАЗ	ИП 103	Усовершенствование железнодорожного ПП в Достыке	300	2015–2017
30	КАЗ	ИП 104	Усовершенствование автомобильного ПП в Хоргосе	8	2014–2015
31	КАЗ	ИП 105	Усовершенствование автомобильного ПП в Тажене	8	2014–2015
32	КАЗ	ИП 106	Усовершенствование автомобильного ПП в Конысбаева	3	2014–2015
33	КАЗ	ИП 107	ЛЦ "Порт Актау"	31	2005–2017
34	КАЗ	ИП 108	ЛЦ «Хоргос»	85	2014–2016
<b>Итого</b>				<b>14 171</b>	
35	КГЗ	ИП 1	Реконструкция автодороги Бишкек-Торугарт	453	2010–2017
36	КГЗ	ИП 4	Электрификация железнодорожной линии Луговая-Бишкек (Аламедин)	250	2011–2016
37	КГЗ	ИП 5	Реконструкция железнодорожной линии Балыкчи-Чалдовар-Луговая	66	2011–2015
38	КГЗ	ИП 6	Приобретение оборудования для железнодорожной вагоноремонтной мастерской	18	2013–2014
39	КГЗ	ИП 7	Реконструкция международного аэропорта г. Ош	105	2011–2014
40	КГЗ	ИП 8	Расширение технических возможностей кыргызской системы УВД	15	2014–2016
41	КГЗ	ИП 9	Реконструкция автодороги Бишкек – Ош	192	2014–2019
42	КГЗ	ИП 11	Строительство северной объездной дороги (Бишкек – Кара-Балта)	350	2014–2017
43	КГЗ	ИП 102	Дорога Север-Юг: Балыкчи – Кочкор – Арал – Казарман – Джалал-Абад	850	2014–2020
44	КГЗ	ИП 104	Усовершенствование автомобильного ПП в Карамыке	8	2016–2018
45	КГЗ	ИП 105	ЛЦ Ош	15	2014–2017
<b>Итого</b>				<b>2 322</b>	
46	МОН	ИП 1	Проект развития западной региональной автодороги (Граница КНР в Яранте – Ховд – Улгий – Уланбайшинт)	301	1995–2018
47	МОН	ИП 2	Проект развития региональной автодороги (строительство дороги	126	1995–2014

№	Страна	№ ИП	Название проекта	Стоимость (млн. \$)	Период реализации
			Алнатбулаг – Улан-Батор – Замын-Ууд)		
48	МОН	ИП 5	Строительство нового международного аэропорта в Улан-Баторе	560	2008–2017
49	МОН	ИП 10	Подъездная дорога к новому международному аэропорту в Улан-Баторе	110	2015–2017
50	МОН	ИП 11	ММФ Проект реконструкции Западной региональной автодороги (Фаза 2)– аймаки (области) Баян Улгий и Ховд	172	2015-2018
51	МОН	ИП 12	Депо по ремонту подвижного состава	59	2015–2017
52	МОН	ИП 13	Центр централизованного управления движением поездов	29	2014–2018
53	МОН	ИП 14	Железнодорожная пассажирская станция г. Улан-Батор	36	TBD
54	МОН	ИП 101	Автодорога Ундурхаан (АН32)– Баруун-Урт – Бичигт – Хулудао/Чифэн - Дзиньчжоу	268	2016–2019
<b>Итого</b>				<b>1 661</b>	
55	ПАК	ИП 101	Изменение трассы Каракорумского шоссе в Хунзе из-за разлива оз. Аттабад, N-35	281	2012–2015
56	ПАК	ИП 103	6-полосная автомагистраль Карачи – Хуб-Дуреджи Сехван - М-7 (250 км), новая трасса 6-полосной автодороги	1 050	2013–2017
57	ПАК	ИП 104	Сехван – Ратодеро, N-55 (скоростное шоссе, 199 км)	351	2013–2015
58	ПАК	ИП 105	Ратодеро – Дера Гази (Д.Г.) Хан, N-55 (скоростное шоссе, 200 км)	600	2019-2023
59	ПАК	ИП 110	Пешавар - Торхам, N-5	150	2014–2015
60	ПАК	ИП 111	Гвадар–Хошаб (M8)	550	2014-2015
61	ПАК	ИП 115	Расширение и модернизация ПП в гг. Торхам, Вага и Чаман	100	2014–2017
62	ПАК	ИП 116.1	М-4 (Участок 2 Годжира – Шоркот (4-полосная автомагистраль)	200	2015-2017
63	ПАК	ИП 116.2	М-4 (Участок 3 – Шоркот - Ханевал (4-полосная автомагистраль, включая мосты через рр. Рави и Сидхнай)	273	2016–2018
64	ПАК	ИП 118	М-4 (Участок 1 - 4-полосная автомагистраль Фейсалабад – Годжра)	170	2013–2014
65	ПАК	ИП 119	Реконструкция ж/д Лахор–Пешавар	665	2014–2017
66	ПАК	ИП 120.1	Хошаб–Сураб (N85 и N25)	450	2014–2017
67	ПАК	ИП 120.2	Сураб–Калат (N85 и N25)	100	2017–2019
68	ПАК	ИП 121	Е-35, 4-полосная автомагистраль (Участок 1 Хасанабдал - Хавелиан)	150	2015–2017
69	ПАК	ИП 122	Е-35, 4-полосная автомагистраль (Участок 1 Хавелиан - Мансехра)	200	2015–2017
70	ПАК	ИП 123	М-4 4-полосная автомагистраль (Участок 4 Ханевал-Мултан)	150	2012–2015
71	ПАК	ИП 124	Н-70 Участок Музафаргар – Д. Г. Хан (Модернизация существующей автодороги до 4-полосной автомагистрали с двухсторонним движением)	150	2015–2017
<b>Итого</b>				<b>5 590</b>	

№	Страна	№ ИП	Название проекта	Стоимость (млн. \$)	Период реализации
72	ТАД	ИП 4	Реконструкция автодороги Кургонтеппа – Дусти – Панджи Пойон	76	2009–2013
73	ТАД	ИП 7	Автодорога Душанбе – Турсунзаде – граница Узбекистана (62 км)	189	2011–2015
74	ТАД	ИП 8	Реконструкция некоторых участков автодороги Душанбе – Кургонтеппа - Дангара – Куляб (243,3 км)	488	TBD
75	ТАД	ИП 9	Строительство железной дороги Вахдат – Яван (новая)	180	2009–2016
76	ТАД	ИП 10	Строительство железнодорожной ветки Колхозабад - Дусти – Панджи Пойон – граница Афганистана (50 км)	90	2015–2018
77	ТАД	ИП 11	Строительство Айни-Панджакент до границы Узбекистана (114 км)	136	2012–2015
78	ТАД	ИП 101	ЛЦ Панджи Пойон	5	2014–2016
79	ТАД	ИП 102	Проект усовершенствования автодорожных Коридоров ЦАРЭС 3 и 5	89	2014–2016
<b>Итого</b>				<b>1 253</b>	
80	ТКМ	ИП 101	Строительство железной дороги Дашогуз – Шасенем – Газоджак	490	2013–2015
81	ТКМ	ИП 102	Строительство железной дороги Атамырат – Ымамназар - Акина	246	2013–2015
82	ТКМ	ИП 103	ЛЦ Туркменбаши	202	2014–2020
83	ТКМ	ИП 104	Реконструкция автомагистрали Ашгабат - Туркменбаши	975	2014–2017
84	ТКМ	ИП 105	Развитие морских транспортных коридоров ЦАРЭС	50	2013-2017
<b>Итого</b>				<b>1 963</b>	
85	УЗБ	ИП 3	Приобретение новых грузовых и пассажирских локомотивов	122	2009-2014
86	УЗБ	ИП 4	Электрификация железнодорожного участка Карши-Термез	482	2012–2017
87	УЗБ	ИП 16	Первый ММФ: Программа инвестиций в автодороги Коридора ЦАРЭС 2 (Фаза 2)	763	2008–2018
88	УЗБ	ИП 17	Электрификация железнодорожного участка Мароканд – Карши	234	2012–2016
89	УЗБ	ИП 18	Электрификация железнодорожного участка Мароканд - Навои - Бухара	388	2015–2016
90	УЗБ	ИП 19	Реконструкция взлетно-посадочной полосы аэропорта г. Андижан	16	TBD
91	УЗБ	ИП 24	Реконструкция и модернизация шоссе М39	243	2011–2015
92	УЗБ	ИП 26	Строительство ангара для самолетов Boeing-787	41	2014–2016
93	УЗБ	ИП 27	Реконструкция аэровокзального комплекса аэропорта г. Термеза	4	2019–2020
94	УЗБ	ИП 30	Второй ММФ: Вторая программа инвестиций в автодороги Коридора ЦАРЭС 2 (Фаза 3)	647	2012–2019
95	УЗБ	ИП 31	Приобретение и стандартизация самолета компании "Узбекистон хаво йуллари"	784	2010–2016
96	УЗБ	ИП 32	Реконструкция R87 Гузар – Чим Кукдала	114	2012–2015
97	УЗБ	ИП 33	Строительство централизованной заправочной станции в аэропорту г. Навои и ЛЦ "Навои"	157	2014-2016

№	Страна	№ ИП	Название проекта	Стоимость (млн. \$)	Период реализации
98	УЗБ	ИП 101	Усовершенствование автомобильного ПП в Яллама	-	2014–2016
99	УЗБ	ИП 102	Усовершенствование автомобильного ПП в Алате	5	2014–2016
100	УЗБ	ИП 103	Усовершенствование автомобильного ПП в Даут Ата	2	2014–2016
101	УЗБ	ИП 104	ЛЦ "Ангрен" (Расширение)	25	2016–2022
102	УЗБ	ИП 105	Третий ММФ: Третья программа инвестиций в автодороги Коридора ЦАРЭС 2	1 600	2016–2022
<b>Итого</b>				<b>5 627</b>	
103	РЕГ	ИП 1	Региональное улучшение приграничных служб 1: Усовершенствование ПП и развитие единого окна	21	Реализ. до 2017
104	РЕГ	ИП 2	Усовершенствование таможенных систем ИТ	100	Реализ. до 2017
105	РЕГ	ИП 4	Торгово-промышленные логистические центры с системой информационного обмена	300	Реализ. до 2014
106	РЕГ	ИП 101	Региональное улучшение приграничных служб 2	300	2016–2020
107	РЕГ	ИП 102	Региональное повышение эффективности коридоров	176	2015–2020
108	РЕГ	ИП 103	Региональная модернизация СФС мер для содействия торговле	176	2015–2020
<b>Итого</b>				<b>1 073</b>	
<b>Всего</b>				<b>43 759</b>	

АФГ = Афганистан, УВД = управление воздушным движением; АЗЕ = Азербайджан, ПП = пункт пропуска, ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, ИП = инвестиционный проект, ИТ = информационные технологии, ЛЦ = логистический центр, КАЗ = Казахстан, КГЗ = Кыргызская Республика, МОН = Монголия, ПАК = Пакистан, КНР = Китайская Народная Республика, «ро-ро» = с горизонтальным въездом и выездом, СФС = санитарные и фитосанитарные меры, РЕГ = региональный, ТАД = Таджикистан, ТКМ = Туркменистан, УЗБ = Узбекистан.

Источник: Секретариат ЦАРЭС.

## Приложение 2: Перечень проектов технической помощи по странам

Кластер, страна и № ТП		Название проекта	Подсектор	Стоимость (\$ млн.)	Период реализации
<b>Выделенные железнодорожные коридоры</b>					
1	РЕГ ТП 101	Экономический анализ ВЖК	Ж/д	1,0	2014–2016
2	РЕГ ТП 102	Поддержка оперативного планирования для каждого ВЖК - Оперативный план высокого уровня, общие технические стандарты и подходы к сигнализации, телекоммуникации и электроснабжению, и ключевые индикаторы эффективности	Ж/д	4,0	2015–2018
3	РЕГ ТП 103	Требования к управлению, законодательству, страхованию, безопасности и стандарты финансов и учета для ВЖК	Ж/д	1,4	2016–2017
4	РЕГ ТП 104	Общая институциональная и организационная практика для ВЖК	Ж/д	2,0	2016–2017
5	РЕГ ТП 105	Управление проектом для ВЖК 10	Ж/д	2,0	2017–2020
6	ПАК ТП 106	Концепция для независимой железнодорожной системы в Пакистане	Ж/д	2,0	2017–2020
7	ПАК ТП 107	Пилотный проект полуавтономного участка железнодорожной сети Пакистана	Ж/д	1,5	2017–2020
<b>Итого</b>				<b>13,9</b>	
<b>Государственно-частные инициативы</b>					
8	РЕГ ТП 111	Продвижение ГЧП в области цепей поставок и мультимодальных перевозок	ГЧП	2,0	2015- 2017
9	РЕГ ТП 112	Региональный механизм по разработке проектов для подготовки потенциальных проектов ГЧП	ГЧП	5,0	2014–2020
10	РЕГ ТП 113	Оценка потребностей в подвижном составе, управления и собственников ВЖК	Ж/д	3,0	2015–2017
<b>Итого</b>				<b>10,0</b>	
<b>Управление коридорами</b>					
11	РЕГ ТП 121	Группа по управлению коридорами		2,5	2014–2020

Кластер, страна и № ТП		Название проекта	Подсектор	Стоимость (\$ млн.)	Период реализации
12	РЕГ ТП 122	Работа с частным сектором в области содействия торговле (Фаза 2: Укрепление ФАПЭ ЦАРЭС и ИМЭК)	Торговля	1,5	2014- 2018
13	РЕГ ТП 123	Подготовка проекта по повышению эффективности коридоров	Торговля	1,5	2016- 2017
14	РЕГ ТП 124	Внедрение элементов устойчивого развития транспорта в национальные транспортные системы	Соц-экол.	1,0	2014–2016
<b>Итого</b>				<b>6,5</b>	
<b>Содействие торговле</b>					
15	МОН ТП 131	Интегрированный Мастер план для ПП Замын Ууд	Торговля	0,6	2015–2016
16	РЕГ ТП 8386	Продвижение сотрудничества в области санитарных и фитосанитарных мер Центральноазиатском региональном экономическом сотрудничестве	Торговля	0,5	Реализ. до 2015
17	РЕГ ТП 133	Подготовка проекта Регионального улучшения приграничных служб 2	Торговля	1,0	2016- 2017
18	РЕГ ТП 134	Подготовка региональной модернизации СФС мер для содействия торговле	Торговля	1,5	2015- 2017
19	РЕГ ТП 135	Региональное взаимодействие национальных систем единого окна	Торговля	1,0	2017-2018
20	РЕГ ТП 136	Содействие пересечению границ для водителей, участников ВЭД и трудовых мигрантов	Соц-экол.	1,0	2014–2016
21	РЕГ ТП 8586	Содействие региональной транзитной торговле в ЦАРЭС	Торговля	1,5	Реализ. до 2016
22	РЕГ ТП 8584	Координированное управление границами для результатов в Программе ЦАРЭС	Торговля	1,25	Реализ. до 2016
23	РЕГ ТП 8585	Согласование таможенных мер по содействию торговле с передовыми практиками в Программе ЦАРЭС	Торговля	1,25	Реализ. до 2016
24	РЕГ ТП 140	Совместный контроль трансграничных болезней животных в КНР и Монголии	Торговля	0,5	Реализ. до 2015
25	РЕГ ТП 6497	Наращивание потенциала для региональной интегрированной торговли и содействия	Торговля	2.8	Реализуется
26	РЕГ ТП 7353	ЦАРЭС: Работа с частным сектором в области содействия торговле	Торговля	3,2	Реализ. до 2014
27	РЕГ ТП 8153	Политики для диверсификации отраслей промышленности и услуг в Азии в XXI веке	Торговля	0,5	Реализуется
38	РЕГ ТП 8323	Развитие потенциала в области торгового финансирования, Фаза 2	Торговля	3,0	Реализуется

Кластер, страна и № ТП			Название проекта	Подсектор	Стоимость (\$ млн.)	Период реализации
29	ПАК	ТП 8405	Региональный проект по усовершенствованию приграничных служб	Торговля	0,8	Реализуется
<b>Итого</b>					<b>20,4</b>	
<b>Содействие транспорту</b>						
30	РЕГ	ТП 141	Гармонизация требований к габаритам и весу транспортных средств в странах ЦАРЭС	А/д	2,0	2014–2015
31	РЕГ	ТП 142	Операционное исследование интермодальных услуг на Каспийском море	Порт	1,0	2014–2015
32	РЕГ	ТП 143	Региональная оценка воздействия ширины колеи	Ж/д	0,5	2014–2015
33	РЕГ	ТП 8160	ЦАРЭС: Среднесрочный обзор Стратегии по транспорту и содействию торговле	А/д	1,7	Реализуется
34	РЕГ	ТП 8148	Улучшение координации программы ЦАРЭС	А/д	3,0	Реализуется
35	АЗЕ	ТП 8071	Вторая программа развития сети автомобильных дорог	А/д	0,2	Реализуется
36	КАЗ	ТП 8068	Коридор ЦАРЭС 3: Проект реконструкции а/дороги Шымкент-Ташкент	А/д	0,2	Реализуется
37	КГЗ	ТП 8107	Коридор ЦАРЭС 3: Улучшение дороги Бишкек-Ош, Фаза 4	А/д	1,0	Реализуется
38	ПАК	ТП 8406	Проект по улучшению провинциальных дорог	А/д	0,7	Реализуется
39	ТАД	ТП 8052	Проект по улучшению дорог	А/д	0,8	Реализуется
40	ТАД	ТП 8373	Подготовка Проекта по усовершенствованию Коридоров ЦАРЭС 3 и 5	А/д	0,5	Реализуется
<b>Итого</b>					<b>11,6</b>	
<b>Безопасность дорожного движения и содержание дорог</b>						
41	РЕГ	ТП 151	Управление содержанием автомобильных дорог	А/д	3,0	2014–2017
42	РЕГ	ТП 8804	Повышение безопасности дорожного движения для стран-членов ЦАРЭС	А/д	1,5	2015–2018
<b>Итого</b>					<b>4,5</b>	
<b>Другая инфраструктура</b>						
43	РЕГ	ТП 161	Улучшение услуг для частных судов «ро-ро» на Каспийском море	Порт	1,0	2014–2015

Кластер, страна и № ТП			Название проекта	Подсектор	Стоимость (\$ млн.)	Период реализации
44	АФГ	ТП 162	Соглашение о требованиях к колее (колеям) и подвижному составу для железнодорожной сети Афганистана	Ж/д	1,5	2014–2016
45	АФГ	ТП 163	Переговоры по контракту на эксплуатацию и техническое обслуживание железной дороги Хайратан – Мазар-и-Шериф	Ж/д	0,2	2013–2014
46	АФГ	ТП 164	Реализация Национального плана развития железных дорог Афганистана (ANRP)	Ж/д	2,0	2014–2017
<b>Итого</b>					<b>4,7</b>	
<b>Другие, связанные с инфраструктурой</b>						
47	РЕГ	ТП 7618	Разработка программ регионального сотрудничества для КНР и Монголии (Фаза 3)	Торговля	0,8	2014–2016
48	РЕГ	ТП 172	Разработка транспортной политики и мастер плана для стран-членов ЦАРЭС	А/д/ Ж/д	2,0	2014–2017
<b>Итого</b>					<b>2,8</b>	
<b>Обмен знаниями</b>						
49	РЕГ	ТП 8789	Сотрудничество ЦАРЭС в области знаний «Юг-юг»	Политики/ инстит. разв.	1,8	2015–2017
<b>Итого</b>					<b>1,8</b>	
<b>Всего</b>					<b>76,2</b>	

АФГ = Афганистан, ANRP = Национальный план железных дорог Афганистана, АЗЕ = Азербайджан, ПП = пункт пересечения границы, ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, ФАПЭ ЦАРЭС = Федерация ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС, ИМЭК = Измерение и мониторинг эффективности коридоров, ВЖК = выделенный железнодорожный коридор, ИП = инвестиционный проект, ИТ = информационные технологии, ЛЦ = логистический центр, КАЗ = Казахстан, КГЗ = Кыргызская Республика, МОН = Монголия, ЭИТО = эксплуатация и техническое обслуживание, ГЧП = государственно-частное партнерство, КНР = Китайская Народная Республика, РЕГ = региональный, «ро-ро» = с горизонтальным въездом и выездом, СФС = санитарные и фитосанитарные (меры), ТАД = Таджикистан, УЗБ = Узбекистан.

Источник: Секретариат ЦАРЭС.