

**ПРАВИТЕЛЬСТВА АФГАНИСТАНА, АЗЕРБАЙДЖАНА,
КИТАЙСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ, КАЗАХСТАНА,
КЫРГЫЗСТАНА, МОНГОЛИИ, ТАДЖИКИСТАНА,
УЗБЕКИСТАНА, И АЗИАТСКИЙ БАНК РАЗВИТИЯ**

**ТП № 6347-РЕГ:
ОРГАНИЗАЦИЯ ЦЕНТРАЛЬНОАЗИАТСКОГО
РЕГИОНАЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО
СОТРУДНИЧЕСТВА:
ИССЛЕДОВАНИЕ СТРАТЕГИИ
ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА СТРАН ЦАРЭС**

**ПРОЕКТ ОТЧЕТА ПО
СТРАТЕГИИ ТРАНСПОРТНОГО
СЕКТОРА: КРАТКИЙ ОТЧЕТ**

Подготовлен:

**TERA INTERNATIONAL GROUP (TERA)
107 E. HOLLY AVENUE, SUITE 12
STERLING, VIRGINIA 20164, U.S.A.
ТЕЛЕФОН: +1-703-406-4400 ♦ ФАКС: +1-703-406-1550**

20 августа 2007 г.



АББРЕВИАТУРА И СОКРАЩЕНИЯ

АБР	Азиатский банк развития
АДДЙ	Азербайджан Девлот Демир Йоллари (Азербайджанские ЖД)
АЗЕ	Азербайджан
АусАИД	Австралийское агентство международного развития
АФГ	Афганистан
бСССР	Страны бывшего СССР
ВБ	Всемирный Банк
ВВР	Встреча высшего руководства (ЦАРЭС)
ДМР	Департамент международного развития (Великобритания)
ЕБРР	Европейский банк реконструкции и развития
ЕВРАЗЭС	Европейское экономическое содружество
ЕС	Европейский союз
ИБР	Исламский банк развития
ИКАО	Международная организация гражданской авиации
ИНЖД	Иранские национальные железные дороги
ИСТС	Исследование стратегии транспортного сектора
ИТС	Интеллектуальная транспортная система
КАЗ	Казахстан
КазТЖ	Казахстан Темир Жолы
КитЖД	Китайские железные дороги
ККТС	Координационный комитет по транспортному сектору
ККТС	Координационный комитет транспортного сектора ЦАРЭС (TSSC)
КМ	Конференция министров (ЦАРЭС)
КНР	Китайская Народная Республика
КР	Кыргызская Республика
МО	Международные организации
МОМ	Международная организация по миграции
МОН	Монголия
МТЗ	Монгольские железные дороги
МТК	Министерство транспорта и коммуникаций
МФР	Международный валютный фонд
ОБСЕ	Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе
ПД	План действий
ПРООН	Программа развития ООН
СВМ	Субрегион Большого Меконга
СИДА	Шведское агентство по международному сотрудничеству (SIDA)
СТС	Стратегия транспортного сектора
СУ	Страны-участницы
СУАР	Синьзянь-уйгурский автономный район
ТАД	Таджикистан
ТРАСЕКА	Транспортный корridor Европа-Кавказ-Центральная Азия
УВД	Управление воздушным движением
УЗБ	Узбекистан
ЦА	Центральная Азия
ЦАРЭС	Организация центральноазиатского экономического сотрудничества
ЦПС	Цель приращения стоимости
ШОС	Шанхайская организация по сотрудничеству
ЭСКАТО	Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана
ЮНИСЕФ	Детский фонд ООН
ЮНОДК	Программа ООН по контролю наркотиков и преступности (UNODC)
ЮСАИД	Агентство международного развития США (USAID)
ВОМСА	Проект по управлению границами в ЦА (ЕС и ПРООН)
JICA	Японское агентство по международному сотрудничеству
NAFTA	Североамериканское соглашение о свободной торговле
RFID	Радиочастотная идентификация

SPECA	Специальная программа для экономик стран Центральной Азии
UNAIDS	Совместная программа ООН по ВИЧ/СПИД
USCDC	Центры по контролю заболеваний США
USD	Доллары США
WCO	Всемирная таможенная организация
WTO	Всемирная торговая организация (ВТО)

СОДЕРЖАНИЕ

ГЛАВА 1: ВВЕДЕНИЕ.....	1
1.1 ОБРАЗОВАНИЕ ЦАРЭС	1
1.2 ВИДЕНИЕ	2
1.3 КОНТЕКСТ ЭКОНОМИКО-СОЦИАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ	2
ГЛАВА 2: ИСПОЛЬЗУЯ ВОЗМОЖНОСТИ	4
2.1 ВЫЗОВЫ ТОРГОВЛЕ И ТРАНСПОРТУ	4
2.2 ШИРОКИЙ РАЦИОНАЛЬНЫЙ ПОДХОД.....	6
ГЛАВА 3: СТРАТЕГИЯ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА СТРАН ЦАРЭС НА 2008 – 2018 ГОДЫ. 7	7
3.1 ПРЕДЫСТОРИЯ И ВСЕОХВАТЫВАЮЩИЕ ЦЕЛИ.....	7
3.2 КОНКУРЕНТОСПОСОБНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ	7
3.2.1 СФОКУСИРОВАННОЕ РАЗВИТИЕ	7
3.2.2 ТЕХНИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ КОРИДОРОВ	8
3.2.3 КОНКУРЕНЦИЯ И ЭФФЕКТИВНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СРЕДСТВ	8
3.2.4 ТЕХНОЛОГИЯ	9
3.3 ТРАНСПОРТ И ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ГРАНИЦ	9
3.3.1 СУЩЕСТВУЮЩИЙ ПЛАН ДЕЙСТВИЙ ЦАРЭС	9
3.3.2 ПУНКТЫ ПЕРЕХОДА ГРАНИЦЫ И ПРОЦЕДУРЫ.....	10
3.3.3 ГАРМОНИЗИРОВАННЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ НОРМЫ	10
3.3.4 ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ КООРДИНАЦИЯ	10
3.4 ТРАНСПОРТ, ОРИЕНТИРОВАННЫЙ НА ЛЮДЕЙ	11
3.5 РЕЗУЛЬТАТЫ.....	12
ГЛАВА 4: ПЛАН ДЕЙСТВИЙ.....	12
4.1 ОБОСНОВАНИЕ.....	12
4.2 МАРШРУТЫ РЕГИОНАЛЬНОЙ И ГЛОБАЛЬНОЙ ТОРГОВЛИ	12
4.2.1 ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ТРАНЗИТА	12
4.2.2 ХАРАКТЕРИСТИКИ КОРИДОРОВ.....	14
4.2.3 ШЕСТЬ ОСНОВНЫХ КОРИДОРОВ ЦАРЭС.....	16
4.2.4 ОСНОВАНИЯ ДЛЯ ВЫБОРА ПРОЕКТОВ.....	18
4.3 УПРОЩЕННОЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ГРАНИЦ	20
4.3.1 СООТВЕТСТВИЕ ДОРОЖНОЙ КАРТЕ ЦАРЭС	20
4.3.2 ИНСТИТУЦИОНАЛЬНОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ	20
4.3.3 МЕЖДУНАРОДНЫЕ КОНВЕНЦИИ, РЕГИОНАЛЬНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ И ПОЛОЖЕНИЯ.....	21
4.3.4 УЛУЧШЕНИЕ СОСТОЯНИЯ ПОГРАНИЧНЫХ ПУНКТОВ.....	21
4.3.5 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ.....	22
4.3.6 МИКРОФИНАНСИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ТЕХНИКИ И ОБОРУДОВАНИЯ	22
4.4 ВОЗДУШНЫЙ И МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ	22
4.5 ТЕХНОЛОГИИ И ГЛОБАЛЬНЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЦЕПИ.....	23
4.6 МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ	23
4.7 ИДЕНТИФИКАЦИЯ ПРОЕКТОВ	24
ГЛАВА 5: СЛЕДУЮЩИЕ ШАГИ	25
5.1 ОБСУЖДЕНИЕ, УТОЧНЕНИЕ, УТВЕРЖДЕНИЕ	25
5.2 РЕАЛИЗАЦИЯ: РОЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВ, МНОГОСТОРОННИХ ИНСТИТУТОВ И ЧАСТНОГО СЕКТОРА	25

ПРИЛОЖЕНИЕ 1: СТРУКТУРА РЕЗУЛЬТАТОВ СТС

ПРИЛОЖЕНИЕ 2: ПЛАН ДЕЙСТВИЙ СО СПИСКОМ ПРОЕКТОВ

ПРИЛОЖЕНИЕ 3: КАРТЫ И ПРОФИЛИ КОРИДОРОВ

ГЛАВА 1: ВВЕДЕНИЕ

1. Данный Краткий отчет был подготовлен по результатам проекта Азиатского банка развития (АБР) ТП 6347-РЕГ, "Исследование стратегии транспортного сектора стран организации Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС)". Он предоставляет собой предварительный обзор новой десятилетней стратегии транспортного сектора для дальнейшего обсуждения. Данный документ является следующим после "Обзорного отчета" отчетом, подготовленным в рамках этого же проекта в июне 2007 года. Обзорный отчет включал в себя следующие основные моменты:

- 1) Описание основных проблем, с которыми сталкивается транспортный сектор в регионе ЦАРЭС,
- 2) Определение первоначального варианта прохождения основных транспортных коридоров, и
- 3) Предварительное описание методологии и некоторых направлений действия в ответ на сложности, испытываемые отраслью

Обзорный отчет был представлен и обсужден на встрече Координационного комитета по транспортному сектору (ККТС) ЦАРЭС в Маниле 4-6 июля 2007 года. Вслед за встречей документ прошел обсуждение непосредственно в странах с участием руководителей отрасли в странах и заинтересованных лиц. Были собраны фактические данные, а также предложения о новых проектах от стран-участниц. Все комментарии, предложения и другие идеи были приняты во внимание при подготовке Стратегии транспортного сектора (СТС).

2. В кратком и в основном отчете по проекту сформулирована политика для стран ЦАРЭС, а также план действий по ее выполнению. Важной частью стратегии является проблема сложностей с пересечением границ. Сама стратегия направлена на содействие транспорту и торговле и обуславливает собой перспективу более тесной интеграции инициатив ЦАРЭС в области торговли и в транспортном секторе. Конкретные меры по укреплению этого союза и являются основой данной стратегии.

1.1 ОБРАЗОВАНИЕ ЦАРЭС

3. С момента начала программы ЦАРЭС в 1997 году прошло десять лет, что является ярким примером институциональной инновации. ЦАРЭС - это растущее и развивающееся партнерство центральноазиатских (ЦА) стран: Афганистана, Китайской Народной Республики (КНР с особым упором на Синьзянь-Уйгурский автономный район (СУАР), Казахстана, Кыргызской Республики, Монголии, Таджикистана и Узбекистана и семи международных организаций, в том числе Азиатский банк развития (АБР), Всемирный банк (ВБ), Международный валютный фонд (МВФ), Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), Исламский банк развития (ИБР), Программа развития ООН (ПРООН) и Экономическая и социальная комиссия по Азии и странам Тихого океана (ЭСКАТО). Таким образом, ЦАРЭС представляет двойное партнерство как со стороны доноров, так и со стороны получателей.

4. Основной задачей ЦАРЭС является продвижение экономического развития через сотрудничество, и ускорение темпов экономического роста и сокращение бедности в результате. Усиливая региональное сотрудничество в областях транспорта, торговли, энергетики и других ключевых областях, ЦАРЭС помогает странам-участницам (СУ) увеличивать свой экономический потенциал и улучшать качество жизни своих граждан.

1.2 ВИДЕНИЕ

5. Стратегия транспортного сектора вписывается в долгосрочное видение ЦАРЭС, сформулированное девизом "Добрососедство, хорошие партнеры и хорошие перспективы". Таким образом, стратегия предполагает подразумевает наличие хороших соседей и партнеров с тем, чтобы эффективно решать общие задачи и создавать для себя светлое будущее. Для успешной реализации политики и проектов, предложенных в рамках стратегии транспортного сектора, необходимыми условиями являются партнерство и сотрудничество. Стратегия наглядно демонстрирует, что имеются хорошие перспективы для достижения более высоких темпов экономического роста, сокращения бедности и диверсификации торговли в регионе ЦАРЭС на основе надежных, безопасных, защищенных и недорогих транспортных коридоров и их последующего преобразования в экономические коридоры.

6. Несмотря на то, что у каждой из стран ЦАРЭС по отдельности отсутствует выход к морю, будучи укрупненными в масштабах региона, они превращаются в конкурентные маршруты для транзита грузов в другие регионы. Для всех членов ЦАРЭС, за исключением СУАР, транспортные коридоры, в особенности, железнодорожные, ориентированы на рынки сбыта и источники сырья, находящиеся в густонаселенных крупных промышленных районах бывшего Советского Союза (бСССР). Созданная когда-то инфраструктура сейчас устаревает. В дополнение к этому, связи между восточной частью СУАР и западными регионами стран-членов ЦАРЭС были слабо развиты. На первой встрече руководителей ЦАРЭС в Маниле в 2001 году было отмечено, что транспорт является наиболее важной областью регионального сотрудничества. В связи с этим, значительное внимание было направлено на улучшение инфраструктуры даже несмотря на то, что затраты на новое строительство и эксплуатацию очень высоки.

7. За время существования ЦАРЭС другим вопросам транспортной политики регионального масштаба, таким как собственность и управление (реструктуризация, коммерциализация и приватизация), было уделено меньше внимания. Тоже самое можно сказать о конкуренции (комбинированные перевозки, привлекательность трансрегиональных коридоров, ограничение конкуренции и т.д.). Другими словами, основное внимание было уделено материально-техническому, а не интеллектуальному, обеспечению развития транспортного сектора.

8. Наличие задержек при пересечении границ признавалось и обсуждалось во многих исследованиях, на семинарах и при составлении планов для транспортного сектора. Однако на решение этой проблемы тратились совсем незначительные средства государств и международных организаций. Реалии таковы, что достижение баланса в области инициатив, выдвигаемых на национальном, двустороннем, региональном и многостороннем уровнях по вопросам торговой политики, развития торговли, транспорта и энергетики всегда представляло собой сложность. Данная СТС предлагает решительные шаги на пути объединения процессов усовершенствования транспортной инфраструктуры, управления и технологии с обеспечением беспрепятственного продвижения потоков товаров через границы.

1.3 КОНТЕКСТ ЭКОНОМИКО-СОЦИАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ

9. Стратегия была разработана в контексте миссии ЦАРЭС по увеличению темпов экономического роста, уменьшению бедности и стимулированию торговли через региональное сотрудничество в транспорте, торговле и энергетике. В этой связи, актуальными являются три важных фактора. Во-первых, увеличение темпов роста ВВП в регионе ЦА в последние годы был довольно приличным и составляло около 7% в год. Во-вторых, необходимо продолжать процесс ускорения реформ в области политики торговли, транспорта и энергетики с целью реализации полного потенциала экономик стран Центральной Азии. В-третьих, более высокие темпы роста последних лет не оказали заметного влияния на улучшение экономического благосостояния или качества жизни необеспеченных слоев населения. В этой связи, политика или проекты на транспорте или в

других областях должны составляться с целью решения этой проблемы. В то же время, странам ЦА необходимо более высокое качество отраслевого и государственного управления для полноценного использования экономических возможностей, реагирования на вызовы в каждом из секторов (включая торговлю и транспорт), и решения социальных проблем.

10. СТС принимает в расчет текущие экономические условия, прогнозы на будущее и требования, которые будут ставиться для транспортных и логистических систем региона ЦАРЭС. Более того, эффективная и надежная система будет являться одним из ключевых двигателей реализации экономического потенциала региона. Поэтому, между экономикой и транспортной системой существует взаимное воздействие. Результаты предыдущих исследований, включая те, что были выполнены АБР, подтверждали, что региональное сотрудничество в области торговой политики, упрощению торговли и транспорта являются ключевыми элементами для ускоренного экономического роста в регионе ЦАРЭС.

11. Другими компонентами политики, которые позволят ускорить экономический рост, являются улучшения в конкурентоспособности промышленной, которые частично может быть увязаны с улучшениями на транспорте. Предусматриваются два возможных сценария. Первый рассматривает "работу в обычном режиме", тогда как второй сценарий под названием "преодоление разрыва" предполагает более агрессивную реализацию политики реформ в некоторых областях. Основываясь на некотором экономическом росте в регионе ЦАРЭС с 1997 года, и дальнейшем ускорении после 2002 года, подпитанным потребительским бумом, перспективы на будущее выглядят оптимистично. В сценарии "работа в обычном режиме", ежегодный прирост валового внутреннего продукта (ВВП) в размере 7,5% может быть достигнут на период в последующие 10 лет. Однако грамотно разработанная и эффективно реализованная СТС внесет весомый вклад в достижение прироста ВВП более чем на 8% по сценарию "преодоление разрыва". В дополнение произойдет более комплексное качественное улучшение экономического роста. Этот результат достигается за счет более обширной диверсификации наряду с ростом конкурентоспособности промышленности, что повысит общую устойчивость экономики.

12. Стратегия предполагает, что объем торговых потоков между странами-членами ЦАРЭС утроится к 2018 году по сравнению с 2005 годом, а ВВП может вырасти в два с половиной раза за этот же период. Это и в самом деле впечатляющие цифры, но они зависят от эффективности решения задач, вызываемых политикой ускоренного реформирования: укрепление регионального сотрудничества, финансовой и экологической устойчивости, плюс создание эффективной и надежной транспортно-логистической системы. Последняя задача предусматривает создание хорошо функционирующих коридоров и их трансформации в успешные экономические коридоры. Более того, существует мало шансов достигнуть быстрого роста торговых потоков, если подъезды к границам и сами границы будут существовать в их сегодняшнем виде и далее. И если говорить о росте экспорта, то для стран, не являющихся экспортерами нефти и других минеральных ресурсов, почти нет шансов увеличить объем экспорта без хорошо разработанной транспортной и торговой стратегии – задачи, которую и выполняет СТС



13. Каковы же перспективы создания успешных экономических коридоров в зоне ЦАРЭС? Две концепции могут способствовать преобразованию. Первая - это концепция промышленных кластеров, подразумевающая эксплуатацию существующих ресурсов стран ЦАРЭС и привлечение комплементарных отраслей промышленности. Ресурсная база зоны

ЦАРЭС имеет хорошие перспективы по крайней мере для шести промышленных кластеров – нефть и природный газ, минералы и металлы, сельхозпродукция, сельхозволокна, строительство и туризм. СТС рассматривает возвратные потоки (сырье) наряду с прямыми (переработка и распределение) этих "ресурсов", и роль транспортного сектора в превращении их в полностью сформировавшиеся кластеры. Например, нефтяной кластер может состоять из перерабатывающих и нефтехимических заводов, и даже производства пластмасс, поскольку все они связаны с переработкой углеводородов. Важным вкладом в развитие нефтяного кластера могли бы стать изыскательские партии по разведке нефти и газа, включая услуги по разведке бурением и по предоставлению геологической информации.

14. Второй концепцией, касающейся преобразования транспортного коридора в экономический, является концепция мировых производственных сетей или глобальных цепей приращения стоимости (ГЦПС). ГЦПС интегрирует весь комплекс производственной деятельности начиная с создания концепции продукта до его использования и окончательного потребления. ЦПС включает в себя такие виды деятельности, как проектирование, производство, маркетинг, распределение, обслуживание клиентов и вторичную переработку отходов. Виды деятельности, включенные в ЦПС, могут выполняться силами одной фирмы или распределяться среди целого ряда различных фирм.

15. Интеграция людей, процессов и информации для разработки и развития необходимых товаров, их производства в наиболее подходящих местах, и их поставки к месту назначения, причем все вышеперечисленное должно выполняться вовремя и по конкурентной цене является мощной бизнес концепцией. Когда различные участки ЦПС удалены друг от друга в географическом плане, ЦПС превращается в глобальную ЦПС или ГЦПС.



16. Для реализации эффективной ГЦПС необходимо, чтобы транспортная инфраструктура, управление и технология были на уровне мировых стандартов и работали на основе наилучших из имеющихся концепций, поскольку конкуренция среди ГЦПС довольно высока. Комбинированные транспортные перевозки всегда являются ключевым компонентом в ГЦПС, и это нашло свое отражение в стратегии. Идея участия ЦА в ГЦПС по изготовлению электроники может показаться несколько преждевременной исходя из текущего состояния системы транспорта и снабжения, однако регион обладает некоторыми ресурсами, необходимыми для изготовления периферии и компонентов, в частности, редкоземельными металлами. Таким образом, существуют хорошие перспективы и значительные возможности, которые остаются только реализовать.

ГЛАВА 2: ИСПОЛЬЗУЯ ВОЗМОЖНОСТИ

2.1 ВЫЗОВЫ ТОРГОВЛЕ И ТРАНСПОРТУ

17. Через страны ЦАРЭС наблюдается рост объемов транзитных перевозок движение, однако на этот регион приходится только малая часть потенциальных торговых потоков между Европой и Азией. В настоящее время менее 1% торговли между Китаем и Евразией проходит транзитом через Центральную Азию. Улучшая конкурентноспособность коридоров с точки зрения стоимости и времени транспортировки, страны ЦАРЭС смогут увеличить свою долю в этом потоке и сократить торговые издержки со своими торговыми партнерами.

18. Железные дороги являются доминирующим видом транспорта в экспортных, импортных и транзитных перевозках. Для этого имеются определенные причины. Экономики стран региона в основном имеют ресурсоориентированную структуру. Их экспорт в значительной степени состоит из продукции с низкой удельной стоимостью, продающейся оптом (уголь и прочее сырье) и перевозимой на большие расстояния. При данных обстоятельствах железные дороги всегда будут предпочтительней автомобильного транспорта. Также, существующие проблемы при пересечении границ и неофициальные платежи, по сведениям, больше присущи автомобильным перевозкам, чем железнодорожным.

19. Регион имеет довольно развитую сеть наземных путей сообщения. Вместе с тем, на некоторых участках коридоров стандарты, использованные при первоначальном строительстве, перестали соответствовать современным нуждам. Более того, состояние инфраструктуры значительно ухудшилось из-за недостаточного обслуживания в течение долгого времени. В результате наметившийся рост экономики стран ЦАРЭС, к сожалению, только ускоряет ухудшение состояния транспортной инфраструктуры. Дорожный сектор уже почувствовал это болезненно на себе. Большинство автодорог разваливаются быстрее чем ремонтные мероприятия успевают их восстанавливать. Железные дороги до сих пор были менее подвержены этой закономерности, однако рано или поздно эти же проблемы их коснутся, если не принять превентивные меры уже сегодня.

20. С увеличением числа частного автотранспорта и уменьшением качества дорожной инфраструктуры, проблема безопасности дорожного движения приобрела серьезную остроту. В то же время на железные дороги данная тенденция повлияла намного меньше, если вообще повлияла. Низкие показатели аварийности невозможно будет удерживать далее без обслуживания и модернизации. Спрос на авиа перевозки растет очень быстро. Работники сектора, инфраструктура и оборудование с трудом справляются с постоянно увеличивающейся загрузкой. Если не предпринять значительных усилий, безопасность может пострадать.

21. В целом, законодательная и производственная база транспортного сектора стран ЦАРЭС сильно отличаются в разных странах. Сейчас только наметился процесс их сближения с лучшим из мирового опыта, накопленным до сих пор, что негативно отражается на состоянии внешней торговли и транспорта.

22. К моменту начала развала СССР восточные и западные транспортные агломерации региона напоминали два мешка, открытых в противоположных направлениях. Связующих звеньев между ними было мало, они были слабыми, а грузооборот – незначительным. Было и до сих пор есть множество свидетельств тому, что проблема с нестыковкой может преодолеваться и уже преодолевается. Правительства стран региона принимают активное участие в таких инициативах как ЦАРЭС, Специальная программа для экономик стран Центральной Азии (СПЕКА), ЕвразЭС, Шанхайская организация по сотрудничеству (ШОС), и Транспортный коридор Европа-Кавказ-Центральная Азия (ТРАСЕКА). Некоторые страны вступили в Всемирную торговую организацию (ВТО), все являются членами Всемирной таможенной организации (ВТО), ЭСКАТО ООН и прочих международных организаций, стимулирующих развитие и продвижение торговли, транспорта и интеграции.

23. С давних лет регион испещрен сетью дорог, связывающих между собой процветающие центры ремесла, торговли и науки на Шелковом Пути. Помимо связи между народами эта сеть также позволяла перемещать товары и знания между двумя основными очагами расселения людей на Евразийском континенте. Регион не только тесно увязан в современные цепи приращения стоимости, но в каком-то смысле даже изобрел их.

24. Справедливо также то, что современные мощности и уровень технологий транспорта и логистики отстали от большинства современных регионов мира. Вместе с тем, население стран ЦАРЭС в целом довольно молодое и хорошо образованное. Торговые традиции находят свое быстрое развитие наряду с современными, основанные на использовании

технологии, логистическими методами. В Таблице 1 противопоставлены некоторые очевидные сложности, с которыми столкнулся регион, и активы, имеющимися для того, чтобы превратить трудности в возможности.

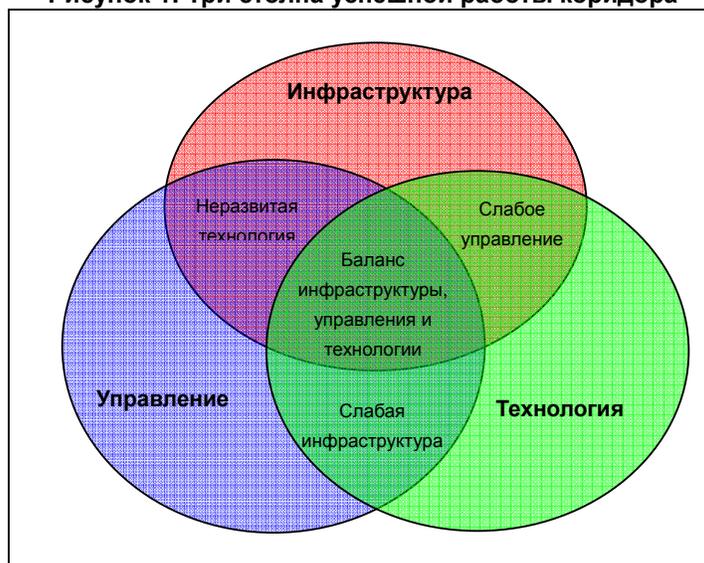
Таблица 1: Трудности и возможности

Трудности	Возможности
Не имеет выхода к морю	Наземные пути сообщения увязаны с растущими экономиками востока и запада
Глобализация	Традиции регионализма, требующие возрождения
Низкая степень проникновения современной технологии	Молодое образованное население, готовое и могущее учиться и пользоваться
Неадекватная инфраструктура	Наличие сети дорог в основных направлениях
Неадекватные управление и руководство, законодательные базы	Хорошо зарекомендовавшие себя мировые модели можно реализовывать и улучшать
Экономический спад	Закончился, есть ресурсы для бума и подъема

2.2 ШИРОКИЙ РАЦИОНАЛЬНЫЙ ПОДХОД

25. Акценты, расставленные в Обзорном отчете (представленном ККТС на встрече в Маниле 4-6 июля 2007 г.) в отношении выбора ключевых транспортных коридоров и их физической инфраструктуры, расставлены точно. Вместе с тем, все большее признание имеет тот факт, что нельзя получить надежные и недорогие транспортные и логистические системы только за счет инвестиций в инфраструктуру. Широкий и рациональный подход должен основываться на на трех столпах: инфраструктура, управление и технология. Только тогда эксплуатация и содержание дорожной и железнодорожной сетей, воздушных и морских путей сообщения, а также транспортной инфраструктуры будут происходить эффективно. Эти же принципы даже более применимы к тесно связанным с ними вопросам функционирования пунктов пересечения границ и их эффективной работы. Три столпа обеспечивают равновесие в определении различных компонентов стратегии и планов действий по их реализации.

Рисунок 1: Три столпа успешной работы коридора



ГЛАВА 3: СТРАТЕГИЯ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА СТРАН ЦАРЭС НА 2008 – 2018 ГОДЫ

3.1 ПРЕДЫСТОРИЯ И ВСЕОХВАТЫВАЮЩИЕ ЦЕЛИ

26. Стратегия транспортного сектора появилась в результате встреч ККТС ЦАРЭС и дискуссий с транспортными властями в регионе, а также с ключевыми игроками. В основу политики легли проекты по техническому содействию (ТС) и инициативы АБР и прочих международных организаций (МО), действующих в регионе.

27. Стратегия является фундаментом для видения задач ЦАРЭС, описанных в главе 1.2, закрепляя собой три столпа (инфраструктура, управление и технология), характеризующие трудности и возможности для сектора. Приведенная ниже политика является основой для региональной стратегии транспортного сектора:

Политикой Правительств стран ЦАРЭС является обеспечение безопасной, надежной, эффективной, результативной и полностью интегрированной деятельностью и инфраструктурой для транспортных перевозок с целью поддержать социально-экономическое развитие стран ЦАРЭС, удовлетворяя потребности грузоперевозчиков и пассажиров. Данная задача будет достигнута путем улучшения уровня обслуживания и сокращения затрат так, чтобы исполнялись региональные задачи по социально-экономическому развитию. Все улучшения инфраструктуры, технологии и управления должны быть целесообразны с экономической и экологической точки зрения. В дополнение к этому, эффективность транспортных систем должна быть улучшена в региональном контексте с тем, чтобы позволить странам ЦАРЭС пользоваться своим уникальным географическим положением. Стратегия транспортного сектора будет основана на задаче передвижения людей и товаров, а не перемещения транспортных средств.

28. У стратегии есть три всеохватывающие цели:

- Создать конкурентноспособные транспортные коридоры в регионе ЦАРЭС
- Способствовать эффективному передвижению людей и товаров через границы
- Развивать безопасные и ориентированные на человека транспортные системы, целесообразные с экологической точки зрения.

29. Вышеупомянутые цели подробно рассматриваются далее.

3.2 КОНКУРЕНТОСПОСОБНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ

3.2.1 Сфокусированное развитие

30. Народы стран ЦАРЭС сконцентрированы в очагах, отделенных друг от друга и от мировых рынков пустынями, горными хребтами и самыми длинными сухопутными транспортными расстояниями на свете. Коридоры стран ЦАРЭС должны быть артериями, которые их питают и помогают им развиваться. Экономика стран быстро растет, но плотность населения остается низкой. Бремя обширных и протяженных звеньев их инфраструктуры ложится на них тяжелым грузом.

31. Планы и схемы сети Азиатских дорог и железных дорог были подготовлены представителями всех стран. Рано или поздно они будут реализованы, но десятилетние рамки настоящей стратегии обуславливают необходимость выбора приоритетных

транзитных коридоров. Это позволит сконцентрировать ресурсы как инвестиционные, так и управленческие. При этом нет необходимости ставить заплатки на всей транспортной сети, концентрируясь на сбалансированном улучшении инфраструктуры, управлении и технологии отдельных маршрутов.

3.2.2 Технические параметры коридоров

32. В рамках выбранных коридоров транспортная инфраструктура и ее эксплуатация должны соответствовать следующим условиям:

- Надежность
- Быстрота
- Отсутствие задержек при смене вида транспорта и при пересечении границ
- Конкурентноспособность
- Безопасность
- Безопасность для окружающей среды

33. Улучшение этих технических параметров должно быть постоянным, поступательно направленным и иметь динамичные цели.

34. Необходимо изучить возможности по комбинированным перевозкам, и убрать все физические, коммерческие или технологические препятствия для переключения с одного вида транспорта на другой там, где это будет разумно.

35. Развитие коридора должно быть последовательным не только географически, но и по результатам. Улучшения в скорости в ущерб безопасности является очень сомнительным достижением.

36. Мощности портов и морского транспорта Каспийского моря должны соответствовать ожидаемому уровню спроса. Технические стандарты, административный контроль и возможности вмешательства при чрезвычайных ситуациях также должны быть достаточными для безопасной нейтрализации опасных грузов, перевозимых по Каспию и обрабатываемых портовыми службам. Возможности авиации должны быть расширены до такой степени, чтобы безопасным образом удовлетворить растущему спросу.

37. Для выполнения этих стратегий необходимо изыскать инвестиции из внутренних и международных источников. Стратегия также предусматривает финансирование капитала и кредитное финансирование с участием частного сектора на всех уровнях и объемах финансирования. Необходимо изучить налоговую нагрузку на участников рынка с тем, чтобы изучить возможное воздействие на экономику.

3.2.3 Конкуренция и эффективное использование средств

38. Транспортные коридоры должны конкурировать друг с другом, в том числе и за грузопотки, которые могут использовать и используют альтернативные маршруты, обходящие регион. Стыковка видов транспорта должна быть как можно более гладкой для наилучшего использования физических условий и стимуляции конкуренции между видами транспорта. Окончательный выбор подходящего коридора должен делаться пользователями транспортных услуг, а не поставщиками. Важно иметь в виду, что успешная работа коридора зависит от того, насколько хорошо удовлетворяются потребности рынка.

39. Для устойчивых результатов необходимо надлежащее содержание используемых активов, а это в свою очередь усложняет финансовое бремя региона. Инвестиции в коридоры должны быть экономически и финансово подкрепленными, не усугубляя

чрезмерно государственный долг. Для этого необходим инновационные финансовые механизмы, основанные на справедливых и сбалансированных принципах возмещения расходов пользователями. С целью максимально эффективного использования имеющихся финансовых ресурсов, эксплуатационные услуги также должны быть организованы на конкурентной основе.

40. Операторы железных дорог ЦАРЭС предлагают самые значительные мощности по перевозке грузов, и спрос растет. Некоторые СУ предпринимают сейчас форсированные шаги, достойные поддержки, с целью расширения и организации региональных конкурентоспособных железных дорог. Необходимо поощрять частный сектор для увеличения источников финансирования и улучшения коммерческой составляющей работы таких предприятий.

41. Мощности воздушного транспорта и всей его важной вспомогательной инфраструктуры и служб должны расширяться, чтобы соответствовать быстрорастущему спросу. Только либерализация предоставления услуг может привлечь частные инвестиции и нужное эффективное руководство. Воздушным перевозчикам, не соответствующим требованиям ИКАО, следует оказать содействие с целью улучшения безопасности перевозок и работы.

3.2.4 Технология

42. Комплексное сочетание всех компонентов СТС ЦАРЭС необходимо для ускоренного внедрения современной интеллектуальных транспортных систем (ИТС). Они были успешно внедрены во многих эксплуатационных и управляющих организациях и системах. Они будут приносить пользу как для отправителей грузов, так и для пассажиров, сокращая стоимость и время в пути, улучшая информированность, и делая перевозки грузов и пассажиров более безопасными. Их применение ускорит не только эффективность, но и быстроту, гибкость и жизнеспособность цепей поставок. Это очень важно в сегодняшнем неопределенном положении с грузоперевозками, где все участники ГЦПС должны работать в условиях минимума складских запасов, требовательных графиков, ограниченных ресурсов и угроз стихийных бедствий, забастовок и атак террористов.

43. В то время как общество должно быть информировано и способствовать внедрению этих технологий, наиболее эффективным катализатором для реализации являются международные перевозчики, поставщики логистических услуг, поставщики и отправители грузов, которые уже широко и интенсивно используют технологии.

3.3 ТРАНСПОРТ И ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ГРАНИЦ

3.3.1 Существующий план действий ЦАРЭС

44. Дорожная карта транспортного сектора региона ЦАРЭС делает особый упор на гармонизации и упрощении процедур пересечения границ, документации и законодательной базы всех стран с тем, чтобы создать единое правовое поле для транспортных перевозчиков и продвигать эффективность и высокое качество обслуживания. На предыдущих встречах ККТС были подготовлены конкретные рекомендации по гармонизации и упрощению процедур пересечения границ и документации в странах ЦАРЭС. Они были одобрены на встрече руководителей в Маниле в апреле 2005 года, и далее были отражены в плане действий, включающим в себя шесть приоритетов:

- (i) гармонизация региональных соглашений по дорожному транспорту
- (ii) гармонизация положений о сборах и тарифах с пользователями транспортными услугами
- (iii) гармонизация правил в отношении весов и габаритов транспортных средств

- (iv) гармонизация правил ограничения объемов выхлопов транспортных средств
- (v) улучшение безопасности на транспорте в региональном масштабе
- (vi) сокращение задержек на пунктах пересечения границ.

45. В реализации вышеприведенных приоритетов были достигнуты определенные успехи, но эти приоритеты остаются открытыми и должны быть включены в данную всеохватывающую СТС. Ожидается расширенное техническое содействие с целью ускорить разрешение сложностей, описанных в приоритетах.

3.3.2 Пункты перехода границы и процедуры

46. На мировом уровне, международные конвенции ООН о торговле и транспорте предоставляют богатую почву для содействия более тесной интеграции стран ЦАРЭС, как внутри региона, так и за его пределами.

47. Стратегия ЦАРЭС способствует улучшению физических условий и гармонизации процедур на основе соблюдения и применения международных стандартов. Сотрудничество с организациями, которые развивают и применяют эти инструменты (ЭСКАТО ООН, Всемирная Таможенная Организация, ИКАО и т.д.) должно поощряться.

Двухколейный путь в контейнерном терминале Ала Шанкоу Китайских железных дорог Ала Шанков



3.3.3 Гармонизированные технические нормы

48. Ряд отдельных двусторонних и многосторонних соглашений регулируют процесс пересечения границ для стран ЦАРЭС. Многие из них действуют, а некоторые находятся на стадии переговоров. Они также требуют гармонизации и уточнения, предпочтительно путем приведения их в соответствии с международными конвенциями ООН настолько, насколько это применимо.

49. Некоторые из этих соглашений и инструкций уже были разработаны (см. пункт 3.3.1 выше). Действия в области технического регулирования и упрощения потоков товаров и пассажиров через границу являются взаимосвязанными. Они будут интегрированы в гораздо более обширное исследование транспортного сектора стран ЦАРЭС.

3.3.4 Институциональная координация

50. Зрелые и успешные региональные объединения в других регионах мира разработали сильные наднациональные институты для координации, а в некоторых случаях и для управления своими внутри- и межрегиональными торговлей и транспортом. Примерами могут служить Европейский Союз (ЕС) и Североамериканское соглашение о свободной торговле (NAFTA). Институт ЦАРЭС не находится на том этапе, чтобы сравниться по эффективности с такими структурами, да и СУ не выражали желания добиться этого в обозримом будущем. Действующая стратегия не ставит целью для ЦАРЭС достичь уровня институциональной интеграции, которую участники не санкционировали и не рекомендовали. Тем не менее, если поставленные Институтом ЦАРЭС стратегические цели должны быть достигнуты, то для этого необходимо установить наднациональные институциональные мосты для создания предлагаемой новой и усовершенствованной инфраструктуры.

51. Опыт РБМ, который функционирует намного дольше ЦАРЭС, показывает, что для взаимодействия между странами-участницами, в первую очередь, необходима координация на национальном уровне. Это, в свою очередь, требует структурированного межведомственного сотрудничества и партнерства с частным сектором.

52. Изучая опыт РБМ в качестве образца, ныне действующая стратегия ЦАРЭС предлагает шаг за шагом объединить усилия, концентрируя их, в первую очередь, на национальном уровне, а после и параллельно с этим начать усиление регионального сотрудничества в конкретных сферах (таких как гармонизация процедур пересечения границ или определение допустимой нагрузки на ось), которые являются взаимовыгодными для участников ЦАРЭС. Для этой цели в плане действий большое значение уделяется созданию и функционированию национальных комитетов по упрощению торговли и грузоперевозок. Аналогичные организации уже существуют в некоторых странах ЦАРЭС. Данные комитеты будут координировать юридическую и регулирующие базы и процедуры на национальном уровне, но также должны стать промежуточным шагом для создания организаций межгосударственного уровня.

3.4 ТРАНСПОРТ, ОРИЕНТИРОВАННЫЙ НА ЛЮДЕЙ

53. СТС является политикой, ориентированной на людей, и призвана защищать их интересы, особенно, интересы малоимущих. Сокращение бедности является ключевой стратегией для АБР и прочих МО. Программы и проекты стратегии для стран ЦАРЭС будут направлены на поддержание важности этой особенности (цель №3 Схемы результатов СТС ЦАРЭС, Приложение №1), разрабатывая безопасные, ориентированные на людей транспортные системы, экологически безопасные и недорогие.



Контейнерный базар в Кара Суу, КГЗ

54. В ответ на увеличение объемов торговли и поездок рынок создает формальные и неформальные механизмы стимулирования экономического роста и развития. Они включают в себя челночную торговлю, контейнерные базары и все большее и большее присутствие импортных товаров от мировых производителей. Стратегия ЦАРЭС берет за основу эти успешные наработки и продвигает дальнейшее развитие этих механизмов, которые стимулируют экономическое развитие и возможности в мировом масштабе.

55. Задачами в рамках данной цели являются:

- Разработка и сохранение безопасной транспортной системы;
- Разработка транспортной сети, ориентированной на человека;
- Смягчение потенциального негативного воздействия от увеличившихся мобильности и объемов перевозок;
- Разработка и сохранение экологически целесообразной транспортной системы;
- Использование инвестиций в транспортный сектор в качестве механизмов для экономического роста, сокращая тем самым бедность.

56. Достижение этих целей потребует обязательств на основе партнерства и использования наилучших методов, прижившихся в регионе. Это включает в себя инновационные проекты по ВИЧ/СПИД/БППП (диагностические центры в приграничных районах) и контрабанде людей в Афганистане, СУАР (образование людей и плакаты о здоровье на границах), и Монголии (обучение в области охраны здоровья на границах). Партнерами в области решения различных вопросов, в том числе бедности,

ВИЧ/СПИД/БППП, инфекционных заболеваний, контрабанде людей и товаров, являются, в частности, АБР, Всемирный банк, Глобальный фонд борьбы со ВИЧ/СПИД, туберкулезом и малярией, ПРООН, UNAIDS, ЮНОДК, ВОЗ, ЮНИСЕФ, ИОМ, ЕС, ОБСЕ, и двусторонние организации, такие как АУСАИД, ДФИД, Японский фонд/JICA, SIDA, USAID, USCDC и другие.

3.5 РЕЗУЛЬТАТЫ

57. Успешная реализация СТС приведет к уменьшению расходов покупателей и производителей внутри региона и вблизи этого региона, к более конкурентоспособному экспорту, и созданию более привлекательного инвестиционного климата. Более благоприятная атмосфера для осуществления торговли будет стимулировать экономический рост и сокращение бедности.

58. Распространение этих выгод будет усилено за счет содействия развитию экономической деятельности вдоль коридоров, включая менее развитые и отдаленные регионы, через которые проходят границы, внося нечто реальное в концепцию экономического развития коридора.

59. Можно избежать негативных воздействий за счет включения элементов защиты в ходе проектирования, выполнения и реализации проектов.

ГЛАВА 4: ПЛАН ДЕЙСТВИЙ

4.1 ОБОСНОВАНИЕ

60. Реализация десятилетней СТС ЦАРЭС потребует интегрированного подхода, включающего в себя инвестиции в транспортную инфраструктуру и управление, а также инициативы по содействию торговле и транспорту. План действий (ПД) составлен для внедрения значимых и измеряемых улучшений в работе коридоров ЦАРЭС, обслуживающих перевозки внутри региона, за его пределы и транзитные транспортные потоки.

61. Предлагаемые действия разработаны в поддержку трех основных столпов: управление, инфраструктура и технологии, которые необходимы для повышения конкурентоспособности транспортной системы. Сбалансированный набор проектов увеличивает управленческий потенциал и улучшает материальную составляющую инфраструктуры. Многие из проектов являются проектами регионального значения, и большинство из них направлены на укрепление более чем одного из трех столпов.

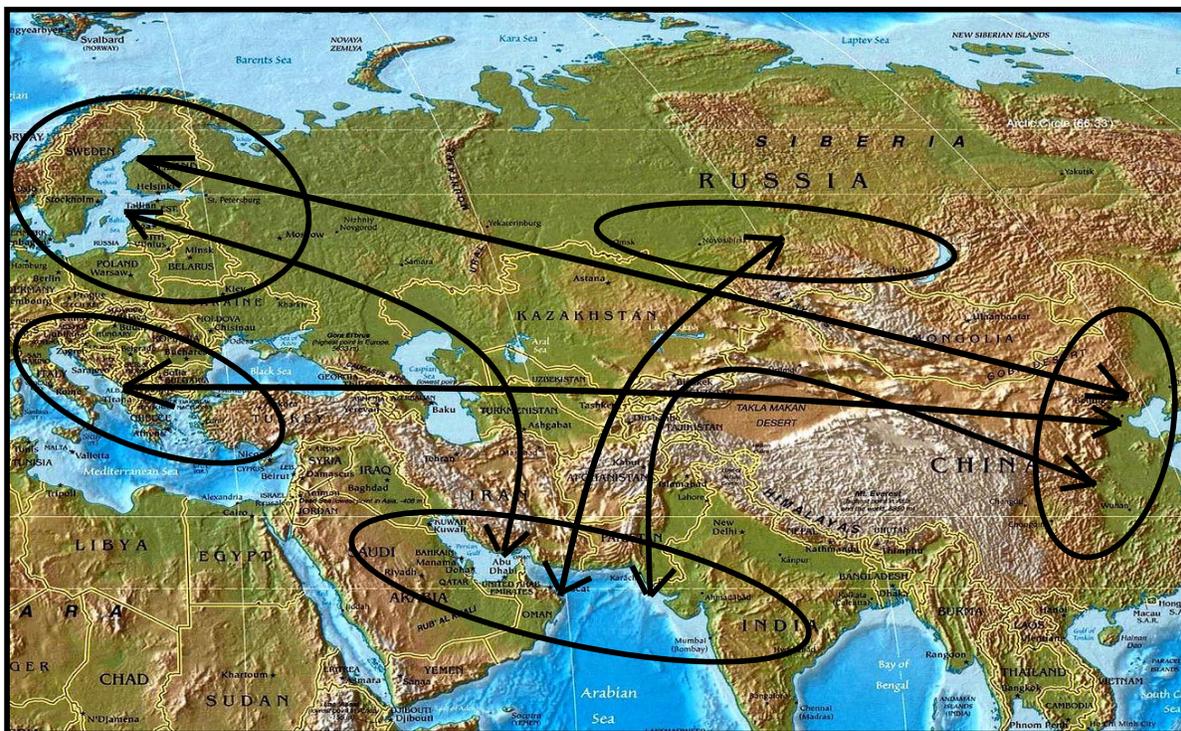
62. Темы, и во многих случаях, предлагаемые конкретные проекты были выработаны по результатам встреч, интервью и обсуждений с компетентными лицами в каждой из стран, а также на основе запросов СУ ЦАРЭС и заинтересованных организаций.

4.2 МАРШРУТЫ РЕГИОНАЛЬНОЙ И ГЛОБАЛЬНОЙ ТОРГОВЛИ

4.2.1 Основные направления транзита

63. В ходе отбора коридоров в первую очередь были установлены основные направления торговых и транзитных потоков вокруг региона ЦАРЭС. Даже сейчас определенная доля транзитных перевозок осуществляется через страны ЦА. Улучшив функционирование коридоров, можно достичь гораздо большего. Были рассмотрены пять основных направлений торговых потоков (Рисунок 2).

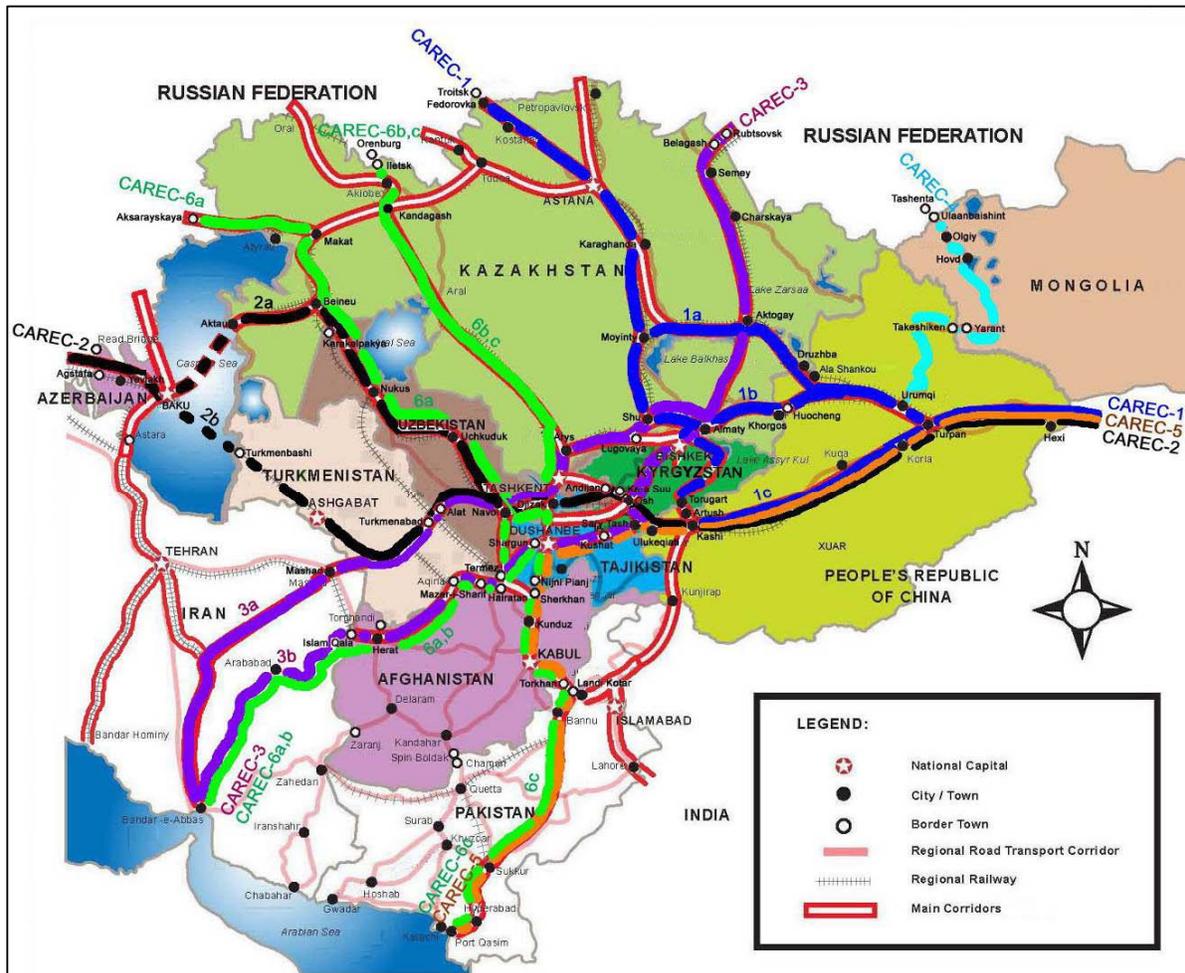
Рисунок 2: Основные направления транзитных потоков вокруг региона ЦАРЭС



64. Данные направления перевозок совпадают с основными направлениями торговых и транзитных потоков вокруг региона ЦАРЭС. Практически весь объем перевозок идет по морю, и только небольшая часть проходит через ЦАРЭС. Например, менее 1% экспорта КНР в Европу идет по железной дороге через ЦАРЭС. Направления перевозок, изображенные на рисунке 2, являются основой для отбора следующих шести коридоров ЦАРЭС (Рисунок 3):

- Коридор 1: Европа – Восточная Азия;
- Коридор 2: Средиземноморье – Восточная Азия;
- Коридор 3: Российская Федерация – Ближний Восток и Южная Азия;
- Коридор 4: Российская Федерация - СУАР;
- Коридор 5: Восточная Азия – Ближний Восток и Южная Азия; и
- Коридор 6: Европа – Ближний Восток и Южная Азия.

Рисунок 3: Шесть коридоров ЦАРЭС



4.2.2 Характеристики коридоров

65. Коридором является маршрут или комбинация параллельных маршрутов, соединяющих двое ворот в ЦАРЭС (в основном от одного порта до другого порта или крупного экономического центра). В качестве маршрута может выступать автомобильные, железнодорожные, морские трассы или их комбинация. Коридор должен пролегать как минимум через два государства ЦАРЭС.

66. Все коридоры являются транзитными, поскольку их пункты отправления и пункты назначения находятся за пределами региона ЦАРЭС. Это не означает, что СТС учитывает только транзитные перевозки. В действительности, существующие внутренние грузовые и пассажирские перевозки в регионе, в основном, осуществляются либо внутри страны, либо между СУ ЦАРЭС при относительно малых объемах транзитных перевозок. По некоторым коридорам уже активно осуществляются транзитные перевозки, тогда как другие коридоры только готовятся стать реальными коридорами.

67. Коридоры были выбраны на основе существующих и возможных объемов грузопотоков. Выбор коридоров осуществлялся по следующим пяти критериям:

- (i) Интенсивность движения в настоящее время;
- (ii) Перспективы экономического роста и увеличения объемов перевозок;
- (iii) Перспективы упрочить связи между региональными экономическими центрами и районами компактного проживания населения;

- (iv) Возможность сокращения количества проволочек и задержек во всех видах, а также других барьеров, таких как сокращение количества пограничных пунктов или точек смены ширины колеи и т.д.; и
- (v) Экономическая и финансовая устойчивость улучшений инфраструктуры, управления и технологий.

68. Для того чтобы маршруту был присвоен статус коридора, он должен удовлетворять 1) критерию (i) либо критерию (ii), либо им обоим, и 2) как минимум, одному из трех остальных критериев.

69. В Таблице 1 приводится матрица, в которой подводятся итоги применения вышеуказанных пяти критериев при выборе шести коридоров ЦАРЭС. При составлении матрицы применялся качественный анализ при ограниченном объеме количественных данных. Это было сделано преднамеренно, поскольку сами по себе количественные данные имеют свойство уменьшать значимость обоснованной точки зрения. Количественные данные по каждой дороге коридора и характеристика железнодорожной сети, состояние и объем движения по участкам были включены в Приложение 3. Коридоры обслуживают основные направления региональной торговли и транзита, а также удовлетворяют потребностям каждой СУ во внутренних и внешних перевозках.

Коридор 2: Дорога Узбекистан - Каши



70. Подавляющее большинство внешней торговли и транзита осуществляется железнодорожным транспортом (80%). Поэтому, железнодорожные перевозки доминируют в сфере перевозок на большие расстояния. Большинство автомобильных дорог Азии пролегают параллельно железнодорожным маршрутам, а сама ширина коридоров достаточна для того, чтобы вместить их обоих. Переключение с одного вида транспорта на другой может решить проблемы при отсутствии взаимодействия в той или иной форме, поэтому это также необходимо принимать во внимание.

71. В регионе уже действует хорошо развитая сеть автомобильного, железнодорожного и морского сообщения, а также аэропорты. Состояние их не идеально, и в большинстве случаев техническое состояние сильно ухудшилось за последние годы. Тем не менее, они все еще остаются в качестве ценных активов региона, и являются платформой, на базе которой могут быть выполнены работы по усовершенствованию инфраструктуры.

4.2.3 Шесть основных коридоров ЦАРЭС

72. На рисунке 3 изображены шесть коридоров ЦАРЭС, функционирование которых необходимо для поддержания реализации стратегии по развитию торговли и транспорта до 2018 года. Ниже приводится описание каждого коридора. Шесть коридоров могут не удовлетворить потребностей всех компаний и пассажиров отдельно взятого региона, но при полноценной их работе с соблюдением международных стандартов, с их помощью можно достичь следующего:

- Открыть ворота ЦАРЭС для глобальной торговли;
- Увеличить долю ЦАРЭС в общем объеме транзитных перевозок в евразийском регионе; и
- Поддержать стремительный рост объемов внутрирегиональной и межрегиональной торговли стран-участниц ЦАРЭС.

Таблица 2: Матрица критериев отбора коридоров ЦАРЭС

Коридоры и страны	Текущая интенсивность движения	Перспективы экономического роста и увеличения перевозок	Потенциал увеличения связей между экономическими центрами и центрами населения	Потенциал сокращения числа проволочек и других барьеров	Экономическая и финансовая устойчивость при инвестировании в улучшение коридора
ЦАРЭС 1 Европа – Вост. Азия/КАЗ,КГЗ,СУАР	Наиболее активный коридор для экспортных/ импортных операций ЦА и транзитных автомобильных и ж/д перевозок	Очень хорошие перспективы экономического роста. Наблюдается высокий рост объемов торговли между Европой и Китаем и строительство нового ж/д сообщения в Хоргосе	1b и 1с обеспечивают хорошую связь для пассажирских перевозок через Астану, Алматы (1-b) и Бишкек и Каши (1-с)	Строительство ж/д линии Хоргос решит проблемы с нехваткой пропускной способности. Меньше пограничных переходов, и следовательно, высокие перспективы для сокращения задержек	Хорошие перспективы для инвестирования; Электронный обмен данными уже используется на ограниченной основе. Логистические центры уже функционируют или их создание планируется.
ЦАРЭС 2: Средиземноморье – Восточная Азия (АЗЕ, КАЗ, КГЗ, ТАД, УЗБ, СУАР)	Коридор TRACEKA, значительные объемы экспорта/ импорта ЦА	Торговые перспективы вдоль коридора очень хорошие. В нынешней структуре перевозок доминируют нефтепродукты. В будущем изменится ввиду строительства дополнительных нефте- и газопроводов	Этот коридор обеспечивает устойчивое сообщение для всей Центральной Азии	Ввиду своей мультимодальности (по Черному и Каспийскому морям; по дороге в КР) этот коридор имеет высокий потенциал. Из-за относительно большого количества пограничных переходов занимает среднее место по данному критерию.	Перспективы развития центров логистики хорошие. Тот факт, что он пересекает множество стран, может являться ограничивающим.
ЦАРЭС 3 Российская федерация – Юж. Азия и Бл. Вост. (АФГ, КАЗ, КГЗ, ТАД, УЗБ)	Существующий объем транзитных перевозок в/из Сибири и между странами ЦА и Ираном в Бендер Аббас	Хорошие перспективы для экспорта леса, минералов и металла из Сибири и Казахстана, и ТНП со стороны Персидского Залива	Хорошее сообщение (центры населения экономические центры), а также связь с регионами лесной и горнодобывающей пром-ти на севере и произв-ва нефтепродуктов.	В связи с изменением ж/д колеи и многочисленными пограничными переходами, этот коридор имеет низкую оценку по данному критерию	Это ж/д коридор, по которому следует использовать контейнерные поезда. Факт прохождения через многие страны может являться ограничивающим.

<p>ЦАРЭС 4 Российская федерация –СУАР (МОН, СУАР)</p>	<p>Существующий объем перевозок по западному коридору низок</p>	<p>По завершению строительства западного коридора ожидается расширение торговли между СУАР и РФ. Движение по западному коридору увеличится.</p>	<p>Незначительная связь центров населения и производства, связь с некоторыми интересными регионами</p>	<p>Хорошие перспективы по устранению проволочек и барьеров на данном коридоре</p>	<p>Хорошие возможности усовершенствования технологий (напр, электронный обмен данными)</p>
<p>ЦАРЭС 5 Ближ. Восток и Юж. Азия – Вост. Азия (АФГ, КГЗ, ТАД, СУАР)</p>	<p>Интенсивность движения по всему коридору меняется, но остается низкой в КГЗ и ТАД. Исключение - участок Кабул - Пешавар</p>	<p>Сильные перспективы развития торговли Пакистан – Китай. Коридор является лучшей альтернативой по сравнению с автодорогой через Каракорум</p>	<p>Потенциал для создания ресурсного коридора между Китаем и Пакистаном</p>	<p>Является типичным коридором для смешанных перевозок. Ввиду многочисленных пограничных переходов, этот коридор имеет низкую оценку</p>	<p>Ситуация в Афганистане и мощности пакистанских ж/д линий может ограничивать возможности для усовершенствования</p>
<p>ЦАРЭС 6 Европа – Бл. Восток и Юж. Азия (АФГ, КАЗ, ТАД, УЗБ)</p>	<p>Относительно высокая интенсивность ж/д сообщения на узбекской и казахской территории и на границе Афганистан - Пакистан</p>	<p>Более быстрый и дешевый маршрут из Европы в Аравийское море является потенциалом для того, чтобы конкурировать с морским маршрутом</p>	<p>Потенциал для создания ресурсного коридора между Северной Европой и Персидским Заливом</p>	<p>В связи с изменением ж/д колеи и многочисленными пограничными переходами, этот коридор имеет низкую оценку</p>	<p>Ситуация в Афганистане и мощности Пакистанских ж/д линий могут ограничивать возможности для усовершенствования</p>

Источник: Консультант

73. **ЦАРЭС 1 (1a, 1b, 1c): Европа – Восточная Азия.** ЦАРЭС -1, соединяющий Европу с Китаем через переход Достык (Дружба) в Казахстане, является наиболее активным коридором. Первые два альтернативных маршрута (1a и 1b) представляют собой железнодорожный и автодорожный коридоры, пролегающие через Казахстан, где маршрут 1a, который проходит из Караганды через Моинты в Дружбу, соединяясь с Китайской железной дорогой (КЖД) в Ала Шанкоу, и другой маршрут (1b), который пролегает из Караганды в Алматы с использованием в скором времени достраиваемой ж/д линии Хоргос – Урумчи, или существующей автодороги Алматы – Хоргос. По третьему варианту (1c) используется тот же маршрут, как и в случае 1b, доезжая до ст. Луговая вместо Алматы по Кыргызской железной дороге до Балыкчи, и далее по автомобильной дороге через Нарын и Торугарт до китайской границы. Далее в СУАР по автомобильной дороге до Каши, и далее до пересечения с ж/д Китая.

74. **ЦАРЭС 2 (2a, 2b): Средиземноморье – Восточная Азия.** Со времен развала Советского Союза объем торговли между Южной Европой, Турцией и Ираном со странами Центральной Азии рос. Совсем недавно, с вводом новой политики Китай «идти на запад», пределы торговли расширились между Южной Европой, Турцией, Ираном и Китаем. Коридор 2b соединяет Турцию с грузинскими портами Поти и Батуми через Черное море, затем пролегает по железной или автомобильной дороге в г. Баку (Азербайджан), после чего на железнодорожном и автомобильном пароме транспорт переправляется по Каспийскому морю в Туркменбаши, Туркменистан (Рисунок 2.4). Продолжение маршрута пролегает из Туркменбаши в Андижан (Узбекистан) по железной дороге через Туркменистан и Узбекистан. После Андижана, коридор пролегает по автомобильной дороге Ош – Сарыташ – Иркештам в Кыргызской Республике до Каши в СУАР. Из Каши коридор проходит по железной дороге Китая в Урумчи, Ляньюнанг и другие города КНР. Альтернативный маршрут (2a) является схожим, за исключением переправы по Каспийскому морю из Баку в порт Актау (Казахстан). В будущем, большая часть перевозок из Южной Европы и Турции, скорее всего, будет осуществляться по новой железной дороге, которая строится между Турцией и Грузией (125 км), берущая начало в г. Карс (Турция).

75. **ЦАРЭС 3 (3а, 3б): Российская Федерация – Южная Азия и Ближний Восток.** ЦАРЭС-3 соединяет Сибирь с Персидским заливом через страны Центральной Азии. Коридор 3а является железнодорожным и автомобильным коридором, берущим начало в Новосибирске, соединяясь с Казахстан Темир Жолы (КТЖ) возле Балхаша, продвигаясь по югу через Казахстан, Узбекистан, Туркменистан и выходя на Иранские национальные железные дороги в Мешхеде после смены колеи (по железной дороге) в г.Сарахс (Туркменистан). Затем коридор пролегает по югу по железной дороге Ирана в порт Бендер Аббас (Иран). Альтернативный (Коридор 3б), полностью автомобильный или смешанный ж/д - автомобильный, представляет собой автомобильный маршрут через Алматы – Бишкек – Ош, а затем через Таджикистан по автомобильной дороге через Душанбе с пересечением границы в Узбекистан в Шаргун и по автомобильной дороге далее в Термез. После переезда границы, маршрут пролегает в Афганистане, по автомобильной дороге через Мазари-Шариф в Герат и далее в Иран через ИсламКолу до Бендер Аббаса.

76. **ЦАРЭС 4: Российская Федерация – Восточная Азия.** ЦАРЭС-4 представляет собой коридор, соединяющий СУАР с Западной Сибирью по дороге Йарант-Улаанбайшинт. Маршрут берет начало в Урумчи до Йаранта на монгольско-китайской границе, до г. Ховд и Олгиу в Западной Монголии, достигая российской границы в г. Улаанбайшинт. Существующая интенсивность движения низкая, но представляет хороший потенциал в будущем, после улучшения дороги при финансировании АБР и других кредитных организаций, проекты финансирования которых находятся на стадии разработки.

77. **ЦАРЭС 5: Ближний Восток и Южная Азия – Восточная Азия.** ЦАРЭС-5 соединяет регион Аравийского моря (включая Пакистан и Индию) с Китаем через страны Центральной Азии. Начиная с Карачи, он является железнодорожным или автомобильным коридором до Афганистана, и продолжает свой путь к северу по автомобильной дороге. С таджикской границы через Нижний Пяндж товары доставляются до кыргызской границы через Душанбе. В Кыргызстане товары перевозятся по автомобильной дороге (Иркештам) в Каши (СУАР) до железнодорожной сети Китая в Каши.

78. **ЦАРЭС 6 (6а, 6б, 6с): Европа – Ближний Восток и Южная Азия.** ЦАРЭС-6 включает три маршрута, соединяющих Европу и Россию с портом в Аравийском море с выходом в Карачи и Гвадар или Бандар Аббас в Персидском заливе. Первый маршрут (6а) пролегает из европейских портов через Москву – Волгоград, далее через Макат и Бейнеу в Казахстане, и продолжает свой путь в Узбекистан через Нукус до Термеза по новой линии Гузар – Термез. После пересечения границы Афганистана он представляет собой автомобильный коридор, который начинается от Мазари-Шарифа до Герата по кольцевой дороге до границы Ирана в Ислам-Коле, и продолжается по автомобильной/железнодорожной дороге до Бандар Аббас. Второй маршрут (6б) берет начало в портах Европы, пересекает Россию до казахской границы в Мартук, соединяясь по железной дороге с Шимкентом и далее с Сарыагашем на узбекской границе. На территории Узбекистана продолжает свой путь по железной дороге до Ташкента и Самарканда и, как и по маршруту 6а, достигает Термеза. В Афганистане путь следует по маршруту 6а в Ислам-Колу на границе с Ираном, и Бандар Аббас. Третий коридор (6с) следует по маршруту коридора 6б в России и Казахстане через узбекскую границу в Сарыагаш после Ташкента, следуя к таджикской границе в Хаваст. В Таджикистане по дороге в Айни, Душанбе до афганской границы в Нижнем Пяндже. В Афганистане путь пролегает из Шерхана в Кабул, через границу Пакистана в Торхам и продолжается по железной дороге в Пешавар и Карачи. По другому варианту, он может также пойти в новый порт Гвадар из Сукура.

4.2.4 Основания для выбора проектов

79. Транспортные потоки по шести коридорам ЦАРЭС показаны на Рисунках 4 и 5 для авто и железных дорог соответственно. Автомобильные перевозки в основном сконцентрированы вокруг зон интенсивного заселения, и объемы перевозок через границу относительно невелики. Даже при этом возникают заторы, длительные проволочки и задержки на границах. Эти цифры подтверждают значимость интегрированной программы

ЦАРЭС для развития регионального транспорта и содействия торговле, нацеленной на сокращения числа задержек и барьеров на границе и увеличение внутрирегионального и транзитного объемов перевозок.

Рисунок 4: Интенсивность автомобильного движения



Рисунок 5: Интенсивность железнодорожного движения



80. В Приложении 3 на линейных графиках более подробно показаны транспортные потоки с указанием ключевых технических показателей, описывающих характеристики коридоров, включая класс дороги, протяженность, рельеф, тип дорожного покрытия и состояние дорожного полотна, а для железной дороги – вид тяги на участке, рельеф местности, протяженность, ширину колеи и количество путей. Предлагаемые проекты по коридорам включают в себя проекты, представленные странами ЦАРЭС, а также проекты, по которым были приняты решения р реализации на встрече руководителей, которая

прошла в г. Урумчи 28-29 августа 2006 года. Проекты по развитию коридоров были отмечены на карте коридоров, которая содержится в Приложении 3. Весь перечень проектов включен в План действий, который содержится в Приложении 2. В Плане действий уделено достаточное внимание вопросу преодоления барьеров и проволочек при пересечении границ.

4.3 УПРОЩЕННОЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ГРАНИЦ

4.3.1 Соответствие Дорожной карте ЦАРЭС

81. Как было отмечено в главе 3.3.1, некоторые приоритетные проекты были уже обсуждены и согласованы странами-участницами. Данные приоритеты нашли более подробное отражение в СТС.

4.3.2 Институциональное взаимодействие

82. Укрепление институционального взаимодействия является наиболее важным мероприятием с точки зрения достижения долгосрочных результатов, а также с точки зрения жизнеспособности тех преимуществ, которые будут получены за счет использования инвестиций и новых технологий в интересующих областях. Вместе с тем очевидно, что быстрые институциональные перемены маловероятны. Заинтересованность некоторых сторон в сохранении существующего положения может осложнить реализацию изменений. Странам необходимо дать время и оказать содействие в том, чтобы они обнаружили преимущества от изменений для всех.

83. Ныне действующие комитеты по транспортному сектору и таможенному сотрудничеству не могут самостоятельно каждый сам по себе обеспечить институциональное взаимодействие и не имеют опыта для решения всего комплекса результатов и целей, поставленных по всем компонентам Плана действий. Исходя из опыта программы РБМ, необходимо на межправительственном уровне целостно решать региональные проблемы. Стратегия ЦАРЭС будет способствовать созданию национальных органов по развитию торговли и транспорта (или эквивалентные организации) с мандатом, полученным от правительства, в который войдут соответствующие представители частного и государственного сектора. Каждому правительству следует выбрать свою собственную структуру для этого, и некоторые страны уже имеют такого рода структуры. Скоординированная функциональность, а не форма работы, является важным аспектом. Руководства Министерств транспорта и коммуникаций и Таможенных комитетов предоставляется значимая роль в своих организациях, но и интересы других сторон (сельхозинспекций и карантина, иммиграционных служб, здравоохранения, безопасности, автоинспекции и прочих функций) также должны быть учтены, включая интересы пользователей из частного сектора и поставщиков услуг.

84. При идеальном раскладе, эти органы должны создаваться и функционировать, а затем взаимодействовать:

- В рамках интегрированной программы ЦАРЭС по развитию торговли и транспорта; и
- Для создания и функционирования агентств по управлению коридором ЦАРЭС, которые будут отвечать каждый за свой коридор.

85. В реальности, этапы национального и регионального расширения должны быть частично совмещены, а иначе прогресс будет сильно замедленным. Двусторонние, трехсторонние и многосторонние документы могут лучшим образом решать комплексные проблемы коридоров.

86. Национальным комитетам будет оказано содействие для гармонизации национальных процедур в соответствии с международными конвенциями и практикой. Само

по себе это обеспечить разработать высокосложную систему стандартизации по региону, а также сотрудничество с торговыми партнерами мирового масштаба. Стратегия ЦАРЭС содействует налаживанию тесных связей и активного сотрудничества с соответствующими институтами, как ВТО, ЭСКАТО ООН, ЕС (в частности, ВОМСА и Программы ТРАСЕКА), МИ и организации двустороннего сотрудничества.

4.3.3 Международные конвенции, региональные соглашения и положения

87. Странам ЦАРЭС будет оказано содействие в том, чтобы придерживаться международных конвенций и применять их положения. Сюда входит широкий спектр вопросов гармонизации пограничных процедур и технических вопросов. В определенных случаях, конвенции являются важными компонентами основы управления стратегии ЦАРЭС. Перечень значимых конвенций включает:

- Пограничные процедуры в соответствии с новым Приложением 8 Конвенции о Гармонизации Пограничного контроля груза, и обязательства по измененной Киотской Конвенции;
- Резолюция UN ESCAP 48/11 по перечню приоритетных конвенций;
- Конвенция ООН по борьбе с коррупцией, декабрь 2005 года.

88. Несмотря на возможность широкого применения этих конвенций, их применения иногда представляется сложным. В СТС предусмотрены конкретные действия для содействия странам ЦАРЭС относительно:

- Дорожной безопасности (очень срочный приоритет),
- Выхлопов транспортных средств,
- Равноценных пошлин за транзит и пересечение границы, и
- Страхования транспортных средств.

89. Почти все автомобильные перевозки транзитом и пограничные переходы осуществляются в рамках двусторонних соглашений. Механизмы их исполнения отсутствуют или настолько слабы, что позволяют одностороннее истолкование положений данного соглашения. Многосторонние соглашения относительно неэффективны, а другие находятся на стадии рассмотрения и переговоров. При этом применяются различные технические нормы и стандарты. Это создает почву для двусмысленного применения регулятивного положения, и создает сбивающую с толку мозаику правил. СТС и его План действий окажет содействие странам ЦАРЭС в выборе международных стандартов, в качестве эталона для гармонизированного регулирования отношений при транспортном пересечении границ. Выступая в качестве регионального инструмента, стандарты будут превалировать над любыми положениями национальных законов.

4.3.4 Улучшение состояния пограничных пунктов

90. Несмотря на то, что состояние определенных пограничных пунктов ЦАРЭС улучшилось, во многих, к сожалению, преобладает неудовлетворительное состояние инфраструктуры и оборудования. Невозможно следовать лучшей международной практике на пограничных пунктах при нынешних условиях. Необходимо исследовать все пограничные зоны вдоль шести коридоров ЦАРЭС, необходимо разработать меры по их усовершенствованию и выполнить оценку затрат/выгод. Это позволит сформулировать программу инвестирования в усовершенствование инфраструктуры, систем управления и использование новых технологий. Сотрудники таможенных служб и других контролирующих служб пройдут обучение по применению новых процедур и эксплуатации нового оборудования.

4.3.5 Железнодорожные перевозки

91. В основном железные дороги ЦАРЭС являются государственной собственностью, и их работа регулируется государством. В настоящее время все они в определенной степени претерпевают реформы и реструктурирование. Большая поддержка со стороны АБР и других МИ была оказана для осуществления этого процесса. Однако, имеют место региональные особенности этого сложного процесса. Сюда входит разделение права собственности на активы, техническое регулирование и лицензирование (доступ к рынку) пограничных операторов, а также равномерное распределение доходов от внесения таких изменений. Мероприятия СТС ЦАРЭС будут сконцентрированы на:



- Эксплуатации контейнерных поездов с пересечением границ (включая и локомотивы) предприятиями, которыми хотя бы частично будет владеть частный сектор.
- Модели калькуляции затрат и тарифов, которые необходимы для осуществления национальной и трансграничной торговли, в которых владельцами инфраструктуры, операторами и регулирующими органами являются различные организации.

92. Более того, следует предвидеть и комбинированные перевозки за пределы границ ЦАРЭС. Вышеупомянутые мероприятия помогут интеграции как между странами ЦАРЭС, так и интеграции ЦАРЭС с глобальными логистическими цепочками.

4.3.6 Микрофинансирование транспортной техники и оборудования

93. Крупные многосторонние кредиты окажут содействие странам ЦАРЭС для развития, например, инфраструктуры, которая обычно является государственной собственностью. Эти инвестиции предоставят большие возможности для микрофинансирования предприятий крупного и среднего бизнеса для их расширения их деятельности за пределами их региона. В действительности, многие из них уже добились этого. Устойчивый успех стратегии зависит от их экономического и технического развития. Существующие институты микрокредитования, несмотря на их нужность, предлагают очень дорогие услуги для операторов ЦАРЭС в транспортном секторе.

94. Мероприятиями ЦАРЭС в рамках данной стратегии будут исследованы возможности для более простого доступа к кредитам, например, для поставщиков логистических услуг и грузовых перевозок.

4.4 ВОЗДУШНЫЙ И МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

95. Программа ЦАРЭС является новичком в воздушном и транспортном секторе. Очевидно, что спрос на услуги этих видов транспорта стремительно растет, в связи с чем требуется вложений инвестиций в развитие инфраструктуры, управления и технологии.

96. Инвестирование в развитие портов, судов и поддерживающих сооружений и средств в Каспийском море незначительно для того, чтобы удовлетворять спрос. Планируется реализация комплексного проекта для изучения потребностей и возможностей в этой сфере.

Нефть является опасным грузом, перевозка которого сопровождается с проблемами безопасности и экологическими проблемами. Все необходимое внимание будет уделено инвестиционным возможностям, институциональной структуре, потенциалу частного сектора, стандартам охраны окружающей среды и безопасности.

97. Гражданская авиация ЦАРЭС в настоящее время сталкивается с быстрым ростом спроса, и в то же время некоторые региональные авиалинии не отвечают требованиям ИКАО. Уже выявлены конкретные потребности, которые будут проработаны, включая:

- Соблюдение стандартов и рекомендованной практики ИКАО, включая владение английским языком авиадиспетчерами и пилотами в надлежащей мере;
- Создание органа, осуществляющий надзор за обеспечением региональной авиационной безопасности; и
- Модернизацию определенных аэропортов и систем управления воздушным движением.

98. Исследования по оценке потребностей сектора необходимы для выработки более комплексного подхода к его развитию и определения действий, необходимых для обеспечения соответствия стандартам ИКАО.

4.5 ТЕХНОЛОГИИ И ГЛОБАЛЬНЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЦЕПИ

99. Звенья глобальной логистики зависят от соблюдения графиков транзитных перевозок, что в свою очередь требует быстрой передачи информации. За исключением систем управления воздушными перевозками, в Плане действий необходимо предусмотреть вопрос проволочек и задержек при прохождении границы. Это включает в себя инструменты для полноценной реализации Приложения 8 Международной Конвенции по гармонизации пограничного контроля проходимого груза, такие как:

- ASYCUDA и другие виды программного обеспечения для быстрого прохождения пограничных процедур;
- Смарт-карты, смарт-печати, штрих-коды и радиочастотная идентификация (RFID), GPS и другие устройства для обеспечения быстрого прохождения пограничных процедур;
- Оборудование для коммуникации и передачи данных; и
- Инструменты осмотра, такие как сканеры, датчики и детекторы радиоактивных материалов и контрабандного груза.

100. Другое оборудование, такие как цифровые устройства для учета и контроля рабочих часов водителя, скорость и время простоя, также будет введено.

4.6 МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ

101. СТС признает, что воздействие социального и экологического характера будет иметь место при развитии коридора и увеличении транспортного потока. Эти воздействия не будут положительными, если не применить соответствующие меры безопасности. Предлагается комплекс действия для создания барьеров против нежелательных последствий. Все они основаны на технической помощи и включают конкретные проекты, которые нацелены на:

- Повышение знаний по утилизации или повторному использованию использованных компонентов транспортных средств;
- Содействие и развитие межгосударственного автобусного сообщения и развитию мелкой торговли, в которой зачастую участвуют пассажиры автобусных перевозок для удовлетворения собственных нужд;

- Поощрение создания безопасных стоянок отдыха и других удобств для дальнобойщиков, параллельно борясь с хаотическим развитием придорожной зоны, прилегающей к оживленным трассам с растущей интенсивностью;
- Предотвращение распространения ВИЧ/СПИД болезней и предотвращение незаконного провоза и торговли людьми и наркотиками; и
- Решение проблемы, с которыми сталкиваются трудовые мигранты.

102. Мероприятия, описанные в других разделах, также включают меры безопасности при разработке проектов, реализации и выполнении программ защиты бедных слоев населения и для создания и упрощения доступа к кредитам для среднего и малого бизнеса. Например, вопрос уменьшения вредных выхлопов должен быть тщательно рассмотрен. Старые транспортные средства, загрязняющие воздух, зачастую являются жизненно важным средством для существования сельского населения. Подобно этому, введение современных международных стандартов логистики для торговли и перевозки скоропортящихся продуктов, возможно, и является желательным по многим соображениям, но при этом может негативно отразиться на сельском сообществе и бедных слоях городского населения, которые отдают предпочтение дешевым продуктам питания. Процесс модернизации и глобализации должен сопровождаться мерами по поддержке тех, кто несет потери от этого.

4.7 ИДЕНТИФИКАЦИЯ ПРОЕКТОВ

103. В период с 2008 по 2018 гг в рамках десятилетней СТС ЦАРЭС предлагается реализация более восьмидесяти инвестиционных проектов и сорока пяти проектов технической помощи. Это включает в себя практически все проекты, которые были предложены группой консультантов, которые разработали данную Стратегию. Зачастую, особенно это касается проектов технической помощи, проекты для разных стран превращались в региональные, в которых будут участвовать все страны региона. Полный перечень проектов включен в Приложение 2. Итоговая информация по проектам, сгруппированным по коридорам и способам перевозки, приводится в Таблице 3.

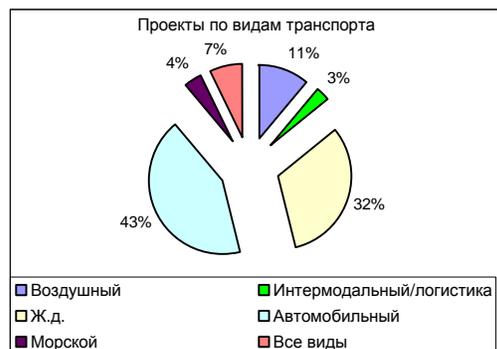
104. Инвестиционные проекты - это те проекты, которые правительство уже решило реализовать и включило в свои инвестиционные планы. Проекты технической помощи могут реализовываться в виде ТЭО для дальнейшего инвестирования, но такого рода проекты также могут включать предварительное планирование, передачу технических знаний и поддержку повышению институционального потенциала или реструктурирование.

105. Оценочная стоимость перечисленных инвестиционных проектов составляет 18,7 млрд. долларов США, а общий бюджет всех проектов технической помощи составляет 50,1 млн. долларов США.

106. Проекты и действия, согласованные на 5-м Межправительственном заседании (МЗ) ЦАРЭС (Урумчи, октябрь 2006 года) и 6-м заседании ККТС (Урумчи, август 2006 год) будут реализованы и внедрены в рамках десятилетней СТС.

Таблица 3: Краткая информация по проектам

Коридор/Вид транспорта	Тип проекта (номер)		
	Инвестиции	ТП	Всего
Коридор			
1	23	2	25
2	24	5	29
3	25	3	28
4	1	2	3
5	16	4	20
6	31	6	37
Несколько коридоров	38	7	45
Все коридоры	1	21	22
Прочее/неприменимо	4	9	13
Сумм по коридорам (*)	163	59	222
Вид транспорта			0
Воздушный	8	6	14
Интермодальный/логистика	1	3	4
Ж.д.	32	8	40
Автомобильный	36	18	54
Морской	3	2	5
Все виды	1	8	9
ВСЕГО ПРОЕКТОВ	81	45	126



Источник: Консультант на основе Приложения 2.

(*) Сумма по коридорам выше общей суммы всех проектов из-за двойного учета проектов, захватывающих более одного коридора.

ГЛАВА 5: СЛЕДУЮЩИЕ ШАГИ

5.1 ОБСУЖДЕНИЕ, УТОЧНЕНИЕ, УТВЕРЖДЕНИЕ

107. Проект СТС, включенный в настоящий Краткий отчет, будет рассмотрен в ходе предстоящего Совещания транспортного сектора 6 сентября 2007 года, и МЗ, которое пройдет 8-9 сентября 2007 года в Маниле. СТС будет определена и проработана с учетом комментариев МЗ, а заключительный проект СТС будет представлен на рассмотрение очередного МЗ, который состоится в г. Душанбе в первой половине ноября 2007 года. Реализация Плана действий ожидается в начале 2008 года, после одобрения СТС, которое даст МЗ.

5.2 РЕАЛИЗАЦИЯ: РОЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВ, МНОГОСТОРОННИХ ИНСТИТУТОВ И ЧАСТНОГО СЕКТОРА

108. В дополнение к действиям, предлагаемым в рамках стратегии, страны ЦАРЭС будут самостоятельно реализовывать независимые программы развития, чтобы внести вклад в достижение целей, поставленных стратегией ЦАРЭС.

109. Тем не менее, необходимо четко осознавать, что стратегия предусматривает использование в дополнение к тем ресурсам, которые в настоящее время активно участвуют в СУ ЦАРЭС или со стороны АБР. Необходим вклад других партнеров по развитию в реализацию стратегии.

110. Настоящая стратегия придерживается той позиции, при которой устойчивое финансирование, включает механизм окупаемости, но однако это принесет относительно небольшой вклад в десятилетний срок реализации стратегии. Частный сектор до сих пор является относительно незадействованным источником финансирования. Потенциально, их вклад мог бы превышать размер вложения МИ, в частности, в инфраструктуру, транспортные средства и оборудование для всех типов перевозок, и внедрение технологий на производственном уровне. Использование этого огромного источника финансирования зависит от создания благоприятной среды для развития бизнеса и регулирующей системы с четкими правилами и требованиями. В действительности, в течение всего срока стратегии, импульс для развития транспортного сектора необходимо передать от государственного сектора в частный сектор.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

**СТРУКТУРА РЕЗУЛЬТАТОВ СТРАТЕГИИ
РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА**

ПРИЛОЖЕНИЕ 1: СТРУКТУРА РЕЗУЛЬТАТОВ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА ЦАРЭС

Цели транспортного сектора	Основные ограничения транспорта	Результаты	Основные этапы и показатели	Проекты
Цель 1 Стратегии развития транспортного сектора: Создать конкурентоспособные транспортные коридоры в регионе ЦАРЭС				
<p>Развивать и совершенствовать избранные коридоры ЦАРЭС для того, чтобы связать центры производства и рынки в странах ЦАРЭС, и усилить доступ стран ЦАРЭС в соседние регионы и рынки.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Транзитная и внутрирегиональная торговля ограничена; транспортные расходы и время в пути очень высокие. • Национальная транспортная сеть иногда пересекает соседние страны; региональная транспортная сеть не интегрирована. • Протяженность линейной инфраструктуры и трудная местность вызывают высокие расходы на строительство. • Отсутствующие участки способствуют высоким транспортным расходам. • Большая часть существующей транспортной инфраструктуры находится в плохом состоянии. • Она также ухудшается из-за недостаточного финансирования на содержание. 	<ul style="list-style-type: none"> • Снижение транспортных расходов и времени в пути из основных городов стран ЦАРЭС в/из Европы, в/из Аравийского моря и Персидского залива и в/из Китая. • Устранение слабых звеньев или отсутствующих участков автомобильных дорог путем строительства новых дорог и реабилитации существующих при содействии международных многосторонних институтов. • Надлежащее содержание коридоров. 	<ul style="list-style-type: none"> • Тарифы на автомобильные и грузовые перевозки, назначаемые между странами ЦАРЭС и Европой, Персидским Заливом и Китаем значительно снижены до более конкурентных уровней по сравнению с альтернативными маршрутами, не являющимися маршрутами ЦАРЭС. • Увеличение средней скорости движения автомобильного и железнодорожного транспорта, и снижение времени в пути. • Снижение средней стоимости эксплуатации автомобилей. • Ровность дорог в автомобильных коридорах варьируется от 2 и 4 (по индексу IRI). 	<ul style="list-style-type: none"> • Реабилитация и строительство автомобильных дорог: • Восточная кольцевая дорога в Афганистане (ИП 1, 4, 5, 6, 7); • Автомобильные коридоры в Азербайджане (ИП 13, 14, 15); • Синьцзянь (ИП 19, 25, 26, 27); • Казахстан (ИП 53, 80); • Кыргызская Республика (ИП 49, 51, 52, 59); • Монголия (ИП 60, 61); • Таджикистан (ИП 62-68); • Узбекистан (ИП 70, 78). • Реабилитация и электрификация железных дорог: • Азербайджан (ИП 16, 18); • Новая железная дорога в Казахстане (ИП 33, 34, 40, 41, 42, 43); • Электрификация железных дорог Казахстана (ИП 35–38); • Кыргызская Республика (ИП 55–58); • Узбекистан (ИП 71, 73–76); • Синьцзянь (ИП 20–22). • Порты/судоходства (ИП 17, 47, 48). • Проекты технического содействия: • ТЭО по автомобильным дорогам (ТС 1, 2, 5, 6, 8, 27, 52, 53). • ТЭО по железным дорогам (ТС 14, 29, 50). • Порты/судоходства (ТС 7, 40, 49). • Мастер-план транспортного сектора (ТС 13).

Цели транспортного сектора	Основные ограничения транспорта	Результаты	Основные этапы и показатели	Проекты
Внедрение технологических усовершенствований в развитие коридоров, благоприятствующих интегрированному мультимодальному подходу.	<ul style="list-style-type: none"> Ограниченное внедрение новых технологий в секторе. Отсутствие общей технологической платформы. Отсутствие общих технических стандартов. Отсутствие принятия интегрированного и регионально ориентированного мультимодального транспортного подхода к развитию транспортной инфраструктуры. Низкий объем контейнерных перевозок в ЦАРЭС. 	<ul style="list-style-type: none"> Более высокий объем контейнерных перевозок в странах ЦАРЭС. Развитие логистической отрасли. Оптимизированный выбор видов транспорта для грузовых перевозок по коридорам. 	<ul style="list-style-type: none"> Количество внутренних контейнерных депо и логистических центров, созданных в странах ЦАРЭС. Увеличение количества контейнеров для экспортных/импортных и транзитных перевозок. 	<ul style="list-style-type: none"> Создание Внутренних контейнерных депо – Логистических центров (ИП 28). Проекты технического содействия (ТС 10, 28, 38, 45, 51).
Управление и контроль деятельности коридоров на региональной основе.	<ul style="list-style-type: none"> Отсутствие скоординированных усилий стран ЦАРЭС в вопросах согласия обмениваться информацией и осуществлять мониторинг деятельности коридоров. Отсутствие органа по маркетингу коридоров для привлечения перевозок и инвестиций. 	<ul style="list-style-type: none"> Создание интегрированных и межрегиональных комитетов для управления и сбыта коридоров грузоотправителям и перевозчикам. 	<ul style="list-style-type: none"> Ежегодно (или с интервалами 3- или 6-месяцев) показатели деятельности должны учитываться в части времени в пути и транспортных расходов. Протоколы заседаний национальных комитетов и межгосударственного комитета. 	<ul style="list-style-type: none"> Институциональная поддержка (ТС 15). Координация и управление коридорами (ТС 17, 21, 39).
Усовершенствование и содержание сети с наиболее эффективным распределением средств.	<ul style="list-style-type: none"> Ограниченные государственные средства для строительства и усовершенствования инфраструктуры транспорта и ее содержание. Ограниченный интерес частного сектора в финансировании транспортных проектов. 	<ul style="list-style-type: none"> Содержание автомобильных дорог передается на внешний подряд частному сектору. Содержание автомобильных дорог получает соответствующее финансирование. Справедливое определение сборов с пользователей на содержание инфраструктуры. 	<ul style="list-style-type: none"> После того, как дорога будет реабилитирована, страны ЦАРЭС будут тратить в среднем 1,000 долларов США/км на текущее содержание. 	<ul style="list-style-type: none"> Проекты технического содействия (ТС 9, 19).
Цель 2 Стратегии развития транспортного сектора: Облегчить эффективное перемещение автотранспортных средств, транспортных средств, людей и товаров через границы				
Облегчение пересечения наземных границ путем усовершенствования инфраструктуры, оборудования, процедур и рабочих условий.	<ul style="list-style-type: none"> Сложные и длительные процессы подготовки необходимой документации экспортерами и импортерами. Многие объекты плохо построены и оборудованы. Скудные условия для проезжающих и работающих. 	<ul style="list-style-type: none"> Соответствующие сооружения, хорошо оборудованные и эксплуатируемые на системе одна остановка/одно окно с множеством полос. Упрощенные и стандартизированные процедуры пересечения 	<ul style="list-style-type: none"> Время оформления для проезжающих, транспортных средств (включая поезда) и морских грузов. Количество новых сооружений на пограничных переходах Процедуры, соответствующие Приложению 8 Конвенции о 	<ul style="list-style-type: none"> Проекты технического содействия (ТС 37, 20, 21, 45, 48).

Цели транспортного сектора	Основные ограничения транспорта	Результаты	Основные этапы и показатели	Проекты
	<ul style="list-style-type: none"> Многие пограничные переходы действуют по системе множественных окон с “одной полосой досмотра”. Отсутствие современных систем управления информацией, связи и контроля. Процедуры не соответствуют международным стандартам. Ограниченное желание стран ЦРЭС обмениваться информацией. Бумажные системы спососвуют неофициальным платежам. 	<p>границ и документация (в соответствии с Приложением 8 Конвенции о гармонизированном пересечении границ).</p> <ul style="list-style-type: none"> Использование электронной информации для контроля и досмотра, и обмен информацией вдоль коридора. Обученный (управление рисками, комплексное управление качеством) и мотивированный персонал. Устранение неофициальных платежей. 	<p>гармонизированном пересечении границ.</p> <ul style="list-style-type: none"> % обученного персонала. 	
<p>Гармонизация транспортных положений между странами ЦАРЭС для создания однородной конкурентной среды для операторов транспорта и повышения эффективности и улучшения услуг.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Отсутствие унифицированных транспортных положений между странами ЦАРЭС. Ограниченная возможность в государственных органах приводить в исполнение положения. 	<ul style="list-style-type: none"> Присоединение и реализация международных конвенций. Гармонизация положений. 	<ul style="list-style-type: none"> Унифицированные технические стандарты для транспортных средств. Использование международных коммерческих / эксплуатационных стандартов (CMR, CVR, APT, AETR, ADR, единые стандарты лицензирования операторов). 	<ul style="list-style-type: none"> Проекты технического содействия (ТС 23, 24, 26 47).

Цели транспортного сектора	Основные ограничения транспорта	Результаты	Основные этапы и показатели	Проекты
<p>Поддержка осуществляемой реструктуризации железнодорожного сектора для создания конкурентоспособных региональных услуг с заметным участием частного сектора.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Отсутствие конкуренции в железнодорожном транспорте из-за монолитного и монополистского характера организаций. Отсутствие соглашений о совместном использовании путей, частая смена локомотивов и трудоемкая пересортировка поездов на границах. Задержки в расчетах между железными дорогами. Отсутствие конкурентоспособных железнодорожных тарифов для привлечения контейнерных перевозок. Переукомплектованные организации. Ограниченное участие частного сектора и ограниченный интерес со стороны частного сектора в финансировании транспортных проектов из-за больших потребностях в финансировании и низкого уровня рентабельности инвестиций. 	<ul style="list-style-type: none"> Реструктуризация железных дорог с продвижением к полной приватизации. Железные дороги стран ЦАРЭС станут региональной сетью с соглашениями о совместном использовании путей. Согласованные процедуры экономического учета затрат и простыерасчеты между железными дорогами на основе международных процедур бухгалтерского учета и полной прозрачности. Привлекательные железнодорожные тарифы для контейнерных перевозок. 	<ul style="list-style-type: none"> Количество приватизированных железных дорог и частных операторов, работающих в сети железных дорог. Объем платежей между железными дорогами. Количество контейнеров, перевозимых железной дорогой. Количество работников железных дорог. 	<ul style="list-style-type: none"> Проекты технического содействия (ТС 30, 31, 50).
<p>Содействие в возрастающей либерализации сектора гражданской авиации, сфокусированной на принятии двусторонних соглашений, реструктуризации национальных перевозчиков для стимулирования конкуренции, и большего участия частного сектора.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Отсутствие регионального подхода в гражданской авиации, и отсутствие общности в авиационной политике и перспектив либерализации в регионе. Опасение, что в либерализованной среде сильные иностранные авиакомпании подорвут деятельность местных участников отрасли. Многие национальные перевозчики переживают крайне сложную финансовую ситуацию. 	<ul style="list-style-type: none"> Постепенная приватизация государственных авиакомпаний. Повышение количества прав на воздушное предстранство с зарубежными странами. Современные системы управления воздушным движением в странах ЦАРЭС. Увеличение количества пассажиров, перевозимых воздушным транспортом 	<ul style="list-style-type: none"> Преобладающие тарифы на пассажирские воздушные перевозки в странах ЦАРЭС. Количество пассажиров, перевозимых воздушным транспортом. Количество реабилитированных аэропортов. Характеристик парка воздушных судов в странах ЦАРЭС (количество и тип воздушных судов и возраст парка). 	<ul style="list-style-type: none"> Инвестиционные проекты: Усовершенствование аэропортов (ИП 3, 79, 44, 45, 46, 53, 72). Обучение и Проекты технического содействия (ТС 11, 41–44).

Цели транспортного сектора	Основные ограничения транспорта	Результаты	Основные этапы и показатели	Проекты
Модернизация парка грузовых автотранспортных средств для увеличения транзитных перевозок и участия стран ЦАРЭС.	<ul style="list-style-type: none"> Парк грузовых автотранспортных средств устаревший в большинстве стран ЦАРЭС. Объемы транзитных перевозок ограничены. Удовлетворение стандартам ЕС подразумевает замену парка транспортных средств дорогостоящими грузовыми автомобилями. 	<ul style="list-style-type: none"> Современный парк грузовых автотранспортных средств. Увеличение объемов транзита. 	<ul style="list-style-type: none"> Средний возраст парка грузовых автомобилей в странах ЦАРЭС. Количество TIR карнетов (книжек МДР), использованных каждой страной. Объем транзитных грузов, перевезенных грузовыми автомобилями стран ЦАРЭС. 	<ul style="list-style-type: none"> Проект технического содействия (ТС 32).
Цель 3 Стратегии развития транспортного сектора: Развивать безопасные, благоприятные для людей транспортные системы, которые являются экологически устойчивыми и доступными				
Развитие и содержание безопасной транспортной системы.	<ul style="list-style-type: none"> Ограниченная региональная интеграция в вопросах безопасности. Осносительно высокий уровень дорожно-транспортных происшествий. Ограниченные ресурсы для обучения общественности и приведения в исполнение практик безопасного вождения. Ограниченные ресурсы для выполнения требований ИКАО. 	<ul style="list-style-type: none"> Сокращение количества и тяжести транспортных происшествий. Сокращение времени в пути в результате снижения количества дорожно-транспортных происшествий. Снижение расходов на дорожно-транспортные происшествия в пересчете на душу населения. Удовлетворение требованиям ИКАО. 	<ul style="list-style-type: none"> Дорожно-транспортные происшествия (общее количество и смертельных исходов). Количество происшествий на воздушном транспорте (общее количество и смертельных исходов). Количество катастроф на железной дороге (общее количество и смертельных исходов). Количество катастроф на море (общее количество и смертельных исходов). 	<ul style="list-style-type: none"> Все инвестиционные проекты (строительство, реабилитация, содержание и закупка инфраструктуры) обеспечивают основу для повышения безопасности. ТС 23 (страхование); ТС 25 (аудит безопасности на автодорогах); ТС 35 (Стоянки отдыха); ТС 40 (Каспийское морское пароходство); ТС 41 (надзор за безопасностью полетов); ТС 41 (Оценка воздушного транспорта); ТС 44 (Выполнение требований ИКАО).
Развитие транспортной сети, благоприятной для людей.	<ul style="list-style-type: none"> Устаревшие пограничные средства и оборудование. Устаревшие воздушные, морские и железнодорожные терминалы. Отсутствие гармонизированных процедур пересечения границ. Отсутствие межгосударственных автобусных перевозок. Ограниченная роль частного сектора означает ограниченный ответ на требования рынка. 	<ul style="list-style-type: none"> Усовершенствование объектов, включая терминалы. Гармонизация процедур. Способствование повышению роли частного сектора, включая внедрение межгосударственных автобусных перевозок 	<ul style="list-style-type: none"> Увеличение торговли, перевозок и транзита. Соглашение о процедурах пересечения границ. Инвестиции частного сектора в транспортный сектор, в том числе в терминалы и приграничные объекты. Внедрение межгосударственных автобусных услуг. 	<ul style="list-style-type: none"> Региональные проекты ТС, способствующие "беспрепятственным" перевозкам: ТС 17 (Транспортное сотрудничество); ТС 18 (Развитие железных дорог); ТС 19 (Управление автомобильными дорогами); ТС 20 (Усовершенствование пограничных переходов); ТС 21 (Гармонизация пересечения границ); ТС 22 (Сборы за пересечение границ); ТС 23 (Страхование); ТС 25 (Соглашения об автомобильных перевозках). Реструктуризация и участие частного сектора: ТС 30 и 31 (Железнодорожный транспорт);

Цели транспортного сектора	Основные ограничения транспорта	Результаты	Основные этапы и показатели	Проекты
				ТС 33 (межгосударственные автобусные перевозки); ТС 35 (Стоянки для отдыха); ТС 40 (Каспийское море); ТС 42 и 43 (Воздушный транспорт).
Смягчение потенциальных негативных воздействий на состояние здоровья у результате увеличения транспорта и повышения мобильности.	<ul style="list-style-type: none"> Увеличение распространения ВИЧ/СПИД/ЗППП, употребления инъекционных наркотиков. Повышение мобильности. Сохраняющаяся зависимость от оплаты денежными переводами в ряде стран. Увеличение интенсивности движения. 	<ul style="list-style-type: none"> Предоставление информации и услуг уязвимым слоям населения, включая операторов транспорта и сезонным работникам в отношении состояния здоровья. Усовершенствование информации и услуг по здравоохранению на пограничных переходах. 	<ul style="list-style-type: none"> Сокращение уровня заболеваемости ВИЧ/СПИД/ЗППП, инфекционных заболеваний и применения наркотиков. Снижение потока/повышение случаев перехвата наркотиков / другой контрабанды (н-р, оружие, радиоактивные материалы, редкие и исчезающие виды флоры и фауны), и торговли людьми. 	<ul style="list-style-type: none"> Включает меры безопасности во все инфраструктурные проекты. Использование ЦАРЭС для стандартизации информации и образовательных материалов, и применение смягчающих мер, где это уместно, для снижения расходов и повышения эффективности: ТС 21 (Усовершенствование пограничного контроля); ТС 36 (Смягчающие вопросы здравоохранения); ТС 37 (Сезонные работники).
Развитие и содержание экологически устойчивой транспортной системы.	<ul style="list-style-type: none"> Устаревший парк транспортных средств. Ограниченные ресурсы для образования / приведения в действие устойчивых мер по защите окружающей среды. 	<ul style="list-style-type: none"> Снижение загрязнения окружающей среды сектором. Усовершенствование землепользования/снижение деградации земель. 	<ul style="list-style-type: none"> Снижение уровня выбросов из расчета на одно транспортное средство или судно. Сокращение отходов сектора. Сокращение неудач при осуществлении проектов и повышение целей проекта 	<ul style="list-style-type: none"> Включены экологической устойчивости в инвестиционные проекты. ТС 24 (Выбросы транспортных средств); ТС 34 (Переработка); ТС 35 (Определение районов для стоянок отдыха).
Использование инвестиций в транспортный сектор в качестве инструмента для экономического роста, а, следовательно, снижения уровня бедности.	<ul style="list-style-type: none"> Небольшие сегментированные рынки. Большие расстояния до основных рынков, в том числе за пределами ЦАРЭС. Ограниченные транзитные перевозки означают более высокие транспортные расходы на единицу продукции 	<ul style="list-style-type: none"> Увеличение количества рабочих мест и доходов. Повышение торговли. Повышение транзитных перевозок. Снижение масштабов бедности. 	<ul style="list-style-type: none"> Создание рабочих мест. ВВП на душу населения. Объемы торговли. Объемы транзита. Уровни бедности. 	<ul style="list-style-type: none"> Все проекты интеграции транспорта и торговли, включая облегчение трансграничных перемещений, предусматривают транспортные средства для повышения экономического роста и транзитных перевозок. ТС 32 (Финансирование приобретения грузовых автомобилей); ТС 33 (межгосударственные автобусные перевозки); ТС 35 (Содействие развитию стоянок для отдыха).

Источник: Консультант.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ПЛАН ДЕЙСТВИЙ СО СПИСКОМ ПРОЕКТОВ

Приложение 2: План действий по инвестиционным проектам

Номер проекта (ИП#)	Описание проекта										График реализации										
	Коридор ЦАРЭС	Страна	Область внимания	Вид транспорта	Название проекта	Статус	Приоритет	Основное финансирование	Расчетная сумма (млн. \$)	Примечания	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
1	3-b, 6-a,b	АФГ	ИНВ	автомобильный	Автомобильная дорога Кайсар - Бала-Мургаб	1	В	АБР	55.00	Одобренный в Урумчи Тг-05											
2	Фидерный 5, 6-с	АФГ	ИНВ	автомобильный	Коридор Север-Юг	1	В	АБР	140.90	Одобренный в Урумчи Тг-07											
3	Прочее	АФГ	ИНВ	воздушный	Реабилитация региональные аэропортов II	3	В	АБР	40.00	Одобренный в Урумчи Тг-13											
4	3-b, 6-a,b	АФГ	ИНВ	автомобильный	Сеть автомобильный дорог I	3	В	АБР	150.00	Одобренный в Урумчи Тг-14											
5	3-b, 6-a,b	АФГ	ИНВ	автомобильный	Кайсар - Андикуй	1	В	АБР	116.00	Завершение в 2009											
6	3-b, 6-a,b	АФГ	ИНВ	автомобильный	Аль-Хаман - Бала Мургаб	1	В	АБР	130.00	Завершение в 2009											
7	3-b, 6-a,b	АФГ	ИНВ	автомобильный	Гармах - Аль-Хаман	1	В	TBD	30.00	Завершение в 2009											
8	3-b, 6-a,b	АФГ	ИНВ	автомобильный	Армали - Гармаз	1	В	TBD	10.00	Завершение в 2009											
9	Фидерный 3-b, 6-a, b	АФГ	ИНВ	автомобильный	Кандагар - Герат	1	В	Япония	76.00	Завершение в 2008											
10	5, 6-с	АФГ	ИНВ	автомобильный	Полехумри - Дошт	1	В	ИБР	10.00	Завершение в 2009											
11	3-b, 6-a,b	АФГ	ИНВ	автомобильный	Найбабад - Хайратон	1	В	АБР	TBD	Завершение в 2009; связан с Узбекистаном											
12	Фидерный 5, 6-с	АФГ	ИНВ	автомобильный	Кандагар - Спин Болдак	1	В	Канада	12.00	Завершение в 2009; Связан с Пакистаном											
13	2	АЗБ	ИНВ	автомобильный	Усовершенствование автомагистрали Восток-Запад	1	В	МБРР, АБР	293.20	Одобрено в Урумчи Тг-04											
14	Фидерный 2	АЗБ	ИНВ	автомобильный	Усовершенствование южного коридора	1	В	АБР	206.90	Одобрено в Урумчи Тг-08											
15	Фидерный 2	АЗБ	ИНВ	автомобильный	Реконструкция автодороги Баку-Астара	1	В	ИБР	TBD	Одобрено в Урумчи Тг-29											
16	2	АЗБ	ИНВ, МДЖ, ТЕХН	железнодорожный	Закупка локомотивов для Азербайджанской железной дороги (ADDY)	1	В	ЕБРР	30.00	Одобрено в Урумчи Тг-32											
17	2-a, b	АЗБ	ИНВ	морской	Приобретение 2 паромов большой грузоподъемности для Капийского морского паходства	2	С	Частные- прочие	TBD	Существующие паромы перевозят максимум 28 вагонов; новые паромы уменьшат скопление вагонов за счет вместимости до 56 вагонов											
18	2	АЗБ	ИНВ	железнодорожный	Реабилитация ИВВраструктуры железных дорог	2	С	TBD	1 750.00	По меньшей мере 30% сети нуждается в реабилитации. Ожидается, что общая стоимость будет составлять 1.75 млрд. долларов США											
19	1-с, 2, 5	КНР	ИНВ	автомобильный	Усовершенствование региональной дороги в Синьцзяне	2	В	АБР	150.00	Одобрено в Урумчи Тг-10											
20	1-b	КНР	ИНВ	железнодорожный	Железная дорога Жинхе - Йининг - Хоргос	1,2	В	ГБ	728.00	Увеличение пропускной способности Коридора 1b. Обеспечивает экономическое развитие Долины Йи Ли (Yi Li) и Хоргоса .											
21	1-a	КНР	ИНВ	железнодорожный	Двухпутная железнодорожная линия Урумчи - Алашаньюу	1	В	ГБ	348.00	Повышение пропускной способности железной дороги											
22	1-a	КНР	ИНВ	железнодорожный	Электрификация: Урумчи - Алашаньюу	1	В	ГБ	697.00	Повышение пропускной способности железной дороги											
23	1-с, 2, 5	КНР	ИНВ	железнодорожный	Электрификация: Анци (граница RA) Урумчи	1	В	ГБ	780.00	Повышение пропускной способности железной дороги											

Приложение 2: План действий по инвестиционным проектам

Номер проекта (ИП#)	Описание проекта										График реализации										
	Коридор ЦАРЭС	Страна	Область внимания	Вид транспорта	Название проекта	Статус	Приоритет	Основное финансирование	Расчетная сумма (млн. \$)	Примечания	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
24	1-с, 2, 5	КНР	ИНВ	железнодорожный	Двухпутная линия и электрификация: Урумчи - Каши	1	В	ГБ	3 253.00	Повышение пропускной способности железной дороги											
25	1-а	КНР	ИНВ	автомобильный	Новая автомобильная дорога из Жинхе в Алашаньюку	1	В	ГБ	70.00	Более прямой маршрут, сокращающий расстояние до 20 км из Урумчи в Алашаньюку											
26	1-б	КНР	ИНВ	автомобильный	Участок Guo Zhi Go автомагистрали Ляньюнгаг - Хоргос	1	Н	ГБ	260.00	Повышение пропускной способности автомобильной дороги											
27	1-б	КНР	ИНВ	автомобильный	Участок Кин Шуй Хе автомагистрали Ляньюнгаг - Хоргос	1	В	ГБ	90.00	Повышение пропускной способности автомобильной дороги											
79	1, 1-б, с, 2, 5	КНР	ИНВ, МДЖ, ТЕХН	воздушный	Развитие аэропорта Синьцзянь	1	В	ГБ	589.50	Новый аэропорт Корла, модернизация Каши до международного, усовершенствование аэропортов Урумчи, Хами, Аксу, Турфан и Ичинг											
28	1-б	КНР	ИНВ, МДЖ, ТЕХН	логистика	Всемирный логистический центр Хоргос	1	В	Государственно-частное партнерство	100.00	Партнерство между государственным и частным секторами в Зоне свободной торговли											
29	1-а	КАЗ	ИНВ	железнодорожный	Повышение пропускной способности станции Достык и железнодорожной линии Достык - Актогай до 25 млн. тонн/год	1,2	В	ГБ	400.00	Повышение пропускной способности железной дороги											
30	Фидерный а, б, с	КАЗ	ИНВ	железнодорожный	Строительство 529 км линии Байнеу - Саксаульская	1,2	В	ГБ	1 081.00	Соединяет коридоры											
31	6-а	КАЗ	ИНВ	железнодорожный	Строительство 440 км железной дороги Байнеу - Шалкар	2	В	ГБ	881.00	Повышение пропускной способности железной дороги											
32	Фидерный 3	КАЗ	ИНВ	железнодорожный	Строительство 150 км железной дороги Шар - Усть-Каменогорск	1,2	В	ГБ	171.00	Концессионное финансирование											
33	Фидерный а	КАЗ	ИНВ	железнодорожный	Строительство 135 км железной дороги Мангышлак - Баутино	1,2	В	ГБ	182.00	Расширение сети железных дорог											
34	Фидерный б-а	КАЗ	ИНВ	железнодорожный	Строительство 32 км железной дороги Эраливо - Курьк	1,2	В	ГБ	61.00	Расширение сети железных дорог											
35	6-а	КАЗ	ИНВ	железнодорожный	Электрификация 392 км участка Макат - Кандагаш	2	В	ГБ	383.00	Повышение пропускной способности железной дороги											
36	3	КАЗ	ИНВ	железнодорожный	Электрификация 558 км участка Алматы - Актогай	2	В	ГБ	260.00	Для удовлетворения увеличивающихся объемов перевозок с Китаем											
37	Фидерный 1	КАЗ	ИНВ	железнодорожный	Электрификация 48 км участка Костанай - Железнодорожная	1,2	В	ГБ	12.00	Расширение сети железных дорог											
38	Фидерный б-б, с	КАЗ	ИНВ	железнодорожный	Электрификация 402 км участка Хромтау - Алтынсарин	2	В	ГБ	392.00	Повышение пропускной способности железной дороги											
39	Фидерный б-б, с	КАЗ	ИНВ	железнодорожный	Строительство 520 км железной дороги Джезказган - Саксаульская	1,2	В	ГБ	592.00	Повышение пропускной способности железной дороги											
40	6-б, с	КАЗ	ИНВ	железнодорожный	Строительство 419 км железной дороги Джезказган - Кызыл-Орда	3	С	ГБ	178.00	Повышение пропускной способности железной дороги											
41	Фидерный 1-б, с, 3	КАЗ	ИНВ	железнодорожный	Строительство 270 км железной дороги Хоргос - Жетыген	1,2	В	ГБ	540.00	Жетыген расположен в 40 км к северу от Алматы. Соединяет Алматы с Китайской железной дорогой в Хоргосе. Тендер в 9/07. Строительство начинается в 2008.											

Приложение 2: План действий по инвестиционным проектам

Номер проекта (ИП#)	Описание проекта										График реализации										
	Коридор ЦАРЭС	Страна	Область внимания	Вид транспорта	Название проекта	Статус	Приоритет	Основное финансирование	Расчетная сумма (млн. \$)	Примечания	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
42	Фидерный 6-b, c	КАЗ	ИНВ	железнодорожный	Строительство 620 км железной дороги Аркалык - Шалкар	3	С	ГБ	706.00	Соединяет коридоры 1 6-b, c											
43	Фидерный 1, 6-b, c	КАЗ	ИНВ	железнодорожный	Строительство 188 км железной дороги Аркалык - Шубаркол	3	С	ГБ	134.00	Расширение сети железных дорог											
44	1, 6-b, c	КАЗ	ИНВ	воздушный	Реконструкция аэропортов Актобе, Шымкент, Костанай, Кызыл-Орда	2	С	ГБ	182.00	Модернизация необходима для удовлетворения увеличивающегося спроса											
45	6-a	КАЗ	ИНВ, МДЖ, ТЕХН	воздушный	Строительство пассажирского и грузового терминала аэропорта Атырау	1,2	С	ГБ	55.00	Модернизация необходима для удовлетворения увеличивающегося српса											
46	Все	КАЗ	ИНВ, МДЖ, ТЕХН	воздушный	Строительство центра технического обслуживания для воздушных судов заадного производства	1,2	С	ГБ	67.00	Компонент национальной стратегии развития авиации											
47	2-a	КАЗ	ИНВ	морской	Расширение порта Актау	1,2	В	ГБ	261.00	Модернизация необходима для удовлетворения											
48	6-a	КАЗ	ИНВ, МДЖ, ТЕХН	морской	Реабилитация судоверфи Атырау	3	С	ГБ	4.00	Необходима модернизация											
80	2-a, 6-a	КАЗ	ИНВ	автомобильный	Реабилитация международных и региональных дорог	1 to 2	С	ГБ	TBD	Включает участки Астрахань - Атырау - Актау - граница Туркменистана; Бейнеу - Аюжигит - граница Узбекистана											
49	1-c	КЫРГ	ИНВ	автомобильный	Реабилитация автомобильной дороги Бишкек - Торугарт	1	В	АБР	20.00	Одобренный в Урумчи Тг-15											
50	1-c, 2, 5	КЫРГ	ИНВ, МДЖ, ТЕХ	автомобильный	Содержание региональные автомобильных коридоров	2	В	АБР	20.00	Одобренный в Урумчи Тг-20											
51	2,5	КЫРГ	ИНВ	автомобильный	Реабилитация автомобильной дороги Ош - Сары-Таш - Иркештам: Фаза I	1	В	ИБР	10.50	Одобренный в Урумчи Тг-24											
52	3-b	КЫРГ	ИНВ	автомобильный	Реконструкция автомобильной дороги Тараз - Талас - Суусамыр: Фаза II	1	В	ИБР	10.00	Одобренный в УрумчиТг-25											
53	2, 3b	КЫРГ	ИНВ	Aviation	Реабилитация международного аэропорта Ош	3	С	АБР/Другие	37.74	Реабилитация поверхности и объектов аэродрома											
54	1c, 2, 3b	КЫРГ	ТЕХН	Aviation	Расширение пропускной способности системы управления воздушным движением Кыргызстана	3	В	АБР/Другие	4.50	Навигационное оборудование											
55	1c, 3b	КЫРГ	ИНВ	железнодорожный	Электрификация железной дороги Бишкек - Балыкчи	3	Н	АБР/Другие	100.00	Компонент национального плана развития железных дорог											
56	1c, 3b	КЫРГ	ИНВ	железнодорожный	Проект реабилитации железнодорожных путей, Чалдовар - Балыкчи	3	С	АБР/Другие	65.00	Компонент национального плана развития железных дорог											
57	1c, 3b	КЫРГ	ИНВ	железнодорожный	Приобретение оборудования для мастерских по ремонту/техническому обслуживанию вагонов	3	С	АБР/Другие	4.00	Компонент национального плана развития железных дорог											
58	Фидерный 1c, 2, 3b, 5	КЫРГ	ИНВ	железнодорожный	Железная дорога Китай - Кыргызстан Узбекистан	3	С	АБР/Другие	1 400.00	Ош - Каши (СКUR)											
59	Фидерный 2, 5	КЫРГ	ИНВ	автомобильный	Проект по усовершенствованию автомобильной дороги Ош - Баткен - Исфана	2	С	МБРР/ЕС	19.00	Модернизация сети автомобильных дорог											
60	4	МОНГ	ИНВ	автомобильный	Развитие западной региональной автомобильной дороги	2	В	АБР	199.59	Одобренный в Урумчи Тг-09											
61	Прочее	МОНГ	ИНВ	автомобильный	Развитие региональных перевозок	3	В	АБР	32.00	Одобренный в Урумчи Тг-16											
62	3-b,5	ТАДЖ	ИНВ	автомобильный	Реабилитация автомобильной дооги Душанбе - граница Кыргызстана: Фаза II	1	В	АБР	39.50	Одобренный в Урумчи Тг-03; Нуробад - Нимич											

Приложение 2: План действий по инвестиционным проектам

Номер проекта (ИП#)	Описание проекта										График реализации											
	Коридор ЦАРЭС	Страна	Область внимания	Вид транспорта	Название проекта	Статус	Приоритет	Основное финансирование	Расчетная сумма (млн. \$)	Примечания	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	
63	3-b,5	ТАДЖ	ИНВ	автомобильный	Реабилитация автомобильной дороги Душанбе - граница Кыргызстана: Фаза III	3	В	АБР	20.00	Одобренный в Урумчи Тг-11: Nimich-border												
64	Фидерный 3-b, 5	ТАДЖ	ИНВ	автомобильный	Реабилитация автомобильной дороги Шагон - Зигар: Фаза III	3	С	ИБР	10.00	Одобренный в Урумчи Тг-26												
65	Фидерный 3-b, 5	ТАДЖ	ИНВ	автомобильный	Строительство автомобильной дороги Куляб - Халайкум	3	С	ИБР	TBD	Одобренный в Урумчи Тг-27												
66	6-с	ТАДЖ	ИНВ	автомобильный	Душанбе - Хаваст	1	В	TBD	TBD	Включает туннель Анзоб												
67	5, 6-с	ТАДЖ	ИНВ	автомобильный	Джилликул - Нижний Пяндж	1	В	Япония	10.00	Необходимо с завершением моста в Нижнем Пяндже												
68	3-b	ТАДЖ	ИНВ	автомобильный	Душанбе - Турсунзаде	1	В	TBD	TBD	Реабилитация												
69	Фидерный 2-b	ТУРК	ИНВ	автомобильный	Строительство автомобильной дороги Туркменбаши - Карабогаз - Казахстана	3	В	ИБР	TBD	Одобренный в Урумчи Тг-28												
70	2-а, 3-а, 6-а	УЗБ	ИНВ	автомобильный	Развитие региональной ИНВраструктуры	2	В	АБР	20.00	Одобренный в Урумчи Тг-12												
71	2-а, 3-а, 6-а	УЗБ	ИНВ	железнодорожный	Развитие региональной железной дороги	2	В	АБР	20.00	Одобренный в Урумчи Тг-17												
72	3-а, 6-b	УЗБ	ИНВ	воздушный	Реабилитация и расширение терминала аэропорта Ташкент	3	С	TBD	TBD	Международные, внутренние и транзитные перевозки сильно перегружены и не разделены в должной мере, чрезмерные задержки для клиентов из-за нехватки места												
73	6-а, б, с, 2, 3-а	УЗБ	ИНВ	железнодорожный	Приобретение локомотивов	2	В	ЕБРР	TBD	Часть программы обновления парка локомотивов												
74	NA	УЗБ	ИНВ	железнодорожный	Электрификация линии Ташкент - Ангрен	2	Н	ГБ/КФР	25.00	Заем КФР в размере 6 млн. долл. США												
75	6-а, б	УЗБ	ИНВ	железнодорожный	Электрификация участка Самарканд - Карши	2	Н	ГБ/Другие	TBD	Часть программы электрификации												
76	2b, 3a	УЗБ	ИНВ	железнодорожный	Электрификация участка Самарканд - Бухара	2	Н	ГБ/Другие	TBD	Часть программы электрификации												
77	2a, 6a	УЗБ	ИНВ	железнодорожный	Электрификация участка учкудук - Нукус - Оазис	2	Н	ГБ/Другие	TBD	Часть программы электрификации												
78	2a, 6a	УЗБ	ИНВ	автомобильный	Реабилитация автомобильной дороги Нукус - граница Казахстана	2	С	ГБ/Другие	TBD	Строительство после проведения технико-экономического обоснования												
81	Все	Все	ИНВ	Все	ИНВраструктура и инвестиции для пограничных переходов	3	С	TBD	TBD	Строительство после проведения технико-экономического обоснования TC 20												

Источник: Комплексный план действий ЦАРЭС, 5 министерская конференция ЦАРЭС, октябрь 2006г.; ИНВ информация из стран ЦАРЭС; Консультант

Примечания: (1) Номер проекта = ТС: Техническое содействие; И: Инвестиционный.

(2) Комер коридора ЦАРЭС соответствует картам коридоров.

(3) Страна: АФГ: Афганистан, АЗБ: Азербайджан, КНР: Китайская Народная Республика, Синьцзянский Уйгурский Автономный Округ, КАЗ: Казахстан, КЫРГ: кыргызская Республика,

МОНГ: Монголия, ТАДЖ: Таджикистан, ТУРК: Туркменистан, УЗБ: Узбекистан, РЕГ: региона

(4) Область внимания: ИНВ: ИНВраструктура, МДЖ: Менеджмент, ТЕХН: Технология.

(5) Вид транспорта: автомобильный, железнодорожный, воздушный, интермодальный, логистика.

(6) Статус: 1. В стадии реализации, 2. В стадии оценки, 3. Предполагаемый проекта.

(7) Приоритет: В: высокий приоритет - безотлагательные действия (1-3 года); С: средний приоритет (4-7 лет); Р: Низкий (8-10 лет).

(8) Основное финансирование: АБР: Азиатский Банк Развития, ЕБРР: Европейский Банк Реконструкции и Развития, МБРР: Всемирный Банк, ИБР: Исламский Банк Развития, ЯСФ: Японский Специальный Фонд, КФР: Кувейтский Фонд Развития, TBD: будет определен, ГБ: госуда

Приложение 2: План действий по проектам технической помощи

Номер Проекта (ТП#)	Описание проекта										График реализации										
	Коридор ЦАРЭС	Страна	Область внимания	Вид транспорта	Название проекта	Статус	Приоритет	Основное финансирование	Расчетная сумма (млн. \$)	Примечания	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
1	3-b, 5, 6-a, b, c	АФГ	инф	автомобильный	Подготовка проекта по сети автомобильных дорог - III	2	C	АБР	1.00	Одобренный в Урумчи Тг-22											
2	N/A	АФГ	инф, МДЖ, ТЕХН	автомобильный	Планирование сектора автомобильного транспорта	2	C	АБР	1.20	Одобренный в Урумчи Тг-23											
3	3-b, 6-a,b	АФГ	инф, МДЖ, ТЕХН	железнодорожный	Технико-экономическое обоснование железной дороги Санган - Герат	3	C	TBD	0.60	В Афганистане отсутствует железная дорога											
4	3-b, 6-a,b	АФГ	инф, МДЖ, ТЕХН	железнодорожный	Технико-экономическое обоснование железной линии Термез - Мазари-Шариф	3	C	TBD	0.60	В Афганистане отсутствует железная дорога											
5	5, 6-с	АФГ	инф, МДЖ, ТЕХН	автомобильный	Технико-экономическое обоснование расширения туннеля Саланг	3	C	TBD	0.80	Туннель приближается к исчерпанию пропускной способности											
6	5, 6-с	АФГ	инф	автомобильный	Технико-экономическое обоснование расширения автомобильной дороги Кабул - Джалалабад до четырех полос движения	3	B	TBD	0.80	Маршрут с интенсивным движением											
7	2	АЗБ	инф	морской	Технико-экономическое обоснование создания нового крупного международного порта около Алята	3	H	TBD	1.00	Правительство должно дать одобрение в ближайшем будущем											
8	2	АЗБ	инф	автомобильный	Технико-экономическое обоснование расширения автомобильной дороги Ганжа-Газах	2	B	АБР	0.70	Продолжение деятельности АБР											
9	2	АЗБ	инф	автомобильный	Проект содержания автомобильных дорог: институционально развитие, укрепление потенциала и финансирование	3	B	АБР	0.80	Предварительные обсуждения имели место с представителями частных ведомств											
10	1-a, b, 4	КНР	инф, МДЖ, ТЕХН	логистика	Подготовка проекта развития логистики и укрепления потенциала в Синьцзяне	2	B	АБР	0.70	Важный для развития логистики в Синьцзяне											
11	4, другие	МОНГ	инф, МДЖ, ТЕХН	воздушный	Реабилитация региональных аэропортов местных направлений	2	B-C	ЕБРР	0.48	ТС присуждено в 2006г.											
12	5, 6-с	ТАДЖ	инф	железнодорожный	Технико-экономическое обоснование железной дороги Душанбе - Вахш	2	H	ИБР		Одобренный в Урумчи Тг-30											
13	Другие	ТАДЖ	инф, МДЖ, ТЕХН	все	Мастер-план развития транспортного сектора	2	C	ЯСФ	0.8	На стадии торгов											
14	2	УЗБ	инф	железнодорожный	Технико-экономическое обоснование строительства новой железнодорожной восточной ветки Ангрэн-Пал в направлении Ферганской долины	2	C	ГБ/TBD	0.60	Правительство уже провело ряд предварительных технико-экономических исследований											
15	Все	УЗБ	МДЖ	все	Исследование институционального развития с целью создания министерства транспорта и реструктуризации НАК "Узбекистон Хаво Йуллари"	2	C	АБР/ГБ	0.70	Рекомендация ТС АБР 4649-УЗБ Стратегия развития транспортного сектора											
16	Все	УЗБ	инф	воздушный	Технико-экономическое обоснование расширения аэропорта Ташкент	3	B	TBD	0.50	Проект предназначен для снижения скопления. НАК "Узбекистон Хаво Йуллари" начала предварительные исследования											
17	Все	РЕГ	МДЖ, инф	автомобильный	Содействие транспортному сотрудничеству между странами ЦАРЭС: Фаза I	2	B	АБР	0.65	Одобренный в Урумчи Тг-06											

Приложение 2: План действий по проектам технической помощи

Номер Проекта (ТП#)	Описание проекта										График реализации											
	Коридор ЦАРЭС	Страна	Область внимания	Вид транспорта	Название проекта	Статус	Приоритет	Основное финансирование	Расчетная сумма (млн. \$)	Примечания	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	
18	Все	РЕГ	инф, МДЖ, ТЕХН	железнодорожный	Развитие региональных железных дорог ЦАРЭС: Фаза I	2	В	АБР	0.85	Одобренный в Урумчи Тг-19												
19	Все	РЕГ	инф, МДЖ, ТЕХН	автомобильный	Финансирование и управление региональными дорогами в странах ЦАРЭС	2	В	АБР	0.60	Одобренный в Урумчи Тг-21												
20	Все	РЕГ	инф, МДЖ, ТЕХН	все	Усовершенствование процедур оформления и объектов на пограничных переходах	2	В	АБР	2.00	Из приоритизированного Плана действий координационного комитета транспортного сектора 2006, принятого в Урумчи												
21	Все	РЕГ	МДЖ	все	Фаза 1: Институциональная поддержка с целью содействия в координации деятельности национальных органов на пограничных переходах; Фаза 2: Поддержка в создании региональных органов пограничного контроля	3	В/С	АБР	4.00	Усовершенствование управления коридорами ЦАРЭС												
22	Все	РЕГ	МДЖ	автомобильный	Основные принципы платы за пользование дорогами для транспорта	2	В	АБР	0.50	Из приоритизированного Плана действий координационного комитета транспортного сектора 2006, принятого в Урумчи												
23	Все	РЕГ	МДЖ	автомобильный	Внедрение системы страхования автогражданской ответственности	3	В	АБР	0.20	Гармонизация страхования												
24	Все	РЕГ	МДЖ, ТЕХН	автомобильный	Общий подход в странах ЦАРЭС к стандартам выбросов автотранспортных средств и меры по снижению	2	В	АБР	0.50	Из приоритизированного Плана действий координационного комитета транспортного сектора 2006, принятого в Урумчи												
25	Все	РЕГ	МДЖ	автомобильный	Проверка безопасности региональных автомобильных коридоров и меры по повышению безопасности	2	В	АБР	0.50	Из приоритизированного Плана действий координационного комитета транспортного сектора 2006, принятого в Урумчи												
26	Все	РЕГ	МДЖ	автомобильный	Международные конвенции в области автомобильного транспорта. Окончательное оформление и реализация соглашения ЦАРЭС об автомобильном транспорте	2	В	АБР	1.00	Из приоритизированного Плана действий координационного комитета транспортного сектора 2006, принятого в Урумчи												
27	1-с	РЕГ	инф	автомобильный	Предварительное технико-экономическое обоснование новой автомобильной дороги Алматы - Иссык-Куль	3	В	ЕБРР	0.15	Модернизация сети автомобильных дорог												
28	2	РЕГ	инф	интермодальный	Технико-экономическое обоснование интермодальных перевозок в направлении Ферганская долина - Иржештам - Каши	3	В	АБР	0.50	Предложен в ТС 6024: РЕГ												
29	2	РЕГ	инф	железнодорожный	Изучение прогнозов перевозок по железной дороге Китай - Кыргызстан - Узбекистан	3	С	ТВД	0.50	Обсуждался в Урчи и на последующих заседаниях Координационного комитета транспортного сектора												
30	Все	РЕГ	МДЖ	железнодорожный	Внедрение и регулирование реструктуризации железнодорожного транспорта и деятельности на региональной основе	3	В	АБР	0.80	Поддержка реструктуризации железных дорог и стимулирование использования национальных сетей операторами соседних стран												
31	Все	РЕГ	МДЖ	железнодорожный	Учет затрат и тарифные модели для поддержки реструктуризации железнодорожного транспорта	3	В	АБР	0.50	Пересмотр тарифов и разработка приемлемых методов учета затрат												
32	Все	РЕГ	МДЖ	автомобильный	Микрофинансирование для обновления парка автотранспортных средств и оборудования	3	С	АБР/ГБ	0.50	Узбекское агентство автомобильного и речного транспорта уже предложила некоторые меры по улучшению ситуации; Общая проблема для всех стран ЦАРЭС												

Приложение 2: План действий по проектам технической помощи

Номер Проекта (ТП#)	Описание проекта								График реализации													
	Коридор ЦАРЭС	Страна	Область внимания	Вид транспорта	Название проекта	Статус	Приоритет	Основное финансирование	Расчетная сумма (млн. \$)	Примечания	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	
33	Все	РЕГ	МДЖ	автомобильный	Развитие и стимулирование межгосударственных автобусных перевозок в странах ЦАРЭС	3	С	TBD	0.50	Межгосударственные автобусные перевозки для частных операторов												
34	Все	РЕГ	инф, МДЖ, ТЕХН	автомобильный	Снижение воздействий на окружающую среду транспортных средств путем переработки отходов	3	С	TBD	0.6	Транспортные средства производят продукты отхода, оказывающие влияние на окружающую среду, которые могут быть переработаны (т.е., снизить уничтожаемые отходы и создать рабочие места): н-р, отработанное/использованное масло, шины, стекло.												
35	Все	РЕГ	инф, МДЖ	автомобильный	Содействие развитию и районирование автомобильных стоянок отдыха и экономическое развитие местных районов	3	В	TBD	0.8	Стоянки для отдыха необходимы для обеспечения безопасности и создания рабочих мест												
36	Все	РЕГ	инф, МДЖ, ТЕХН	все	Смягчение угроз ВИЧ/СПИД/ЗППП, инфекционных заболеваний, и торговли людьми	3	В	TBD	1.50	Разработать стандартизированные образовательные материалы, которые могут использоваться во всех транспортных проектах и на всех пограничных переходах. Оказать содействие странам-членам ЦАРЭС в создании здравпунктов на пограничных переходах												
37	Все	РЕГ	МДЖ, ТЕХН	все	Проблемы пересечения границ для сезонных работников	5	С	TBD	0.50	Сезонные работники составляют большое количество во многих странах ЦАРЭС. Они зачастую не осведомлены о мерах безопасности и не имеют доступа к ресурсам												
38	Все	РЕГ	МДЖ, ТЕХН	интермодальный	Развитие логистических центров и железнодорожных интермодальных хабов для обслуживания региона ЦАРЭС	3	В	TBD	1.20	Важный для создания эффективной и продуктивной интермодальной сети, объединяющей железнодорожный и автомобильный транспорт. Ориентироваться на высококлассных интермодальных операторов. Внедрить наиболее передовые практики												
39	Все	РЕГ	МДЖ	все	Координация национальных политик	1	В	ЕС	1.70	Это проект ЕС ТРАСЕКА. Стартовое совещания состоялось в Алматы 3 августа 2007г.												
40	2	РЕГ	инф, МДЖ, ТЕХН	морской	Оценка потребностей и исследований перевозок по Каспийскому морю	3	С	TBD	0.80	Крупные порты и морские пути												
41	Все	РЕГ	МДЖ, ТЕХН	воздушный	Проект по созданию органа по надзору за безопасностью полетов в странах ЦАРЭС (CASOA)	3	В	АБР/Другие	5.00	Важный для долгосрочного развития региональной авиации												
42	Все	РЕГ	МДЖ	воздушный	Оценка потребностей гражданской авиации Центральной Азии	3	В	АБР/Другие	3.00	Важный для планирования национальной и региональной интеграции развития воздушного транспорта.												
43	Все	РЕГ	инф, МДЖ, ТЕХН	воздушный	Реструктуризация авиакомпаний на региональной основе. Модель SAS	3	С	TBD	1.50	Оценка осуществимости												
44	Все	РЕГ	МДЖ, ТЕХН	воздушный	Соответствие требованиям ИКАО	3	В	АБР/Другие	6.00	Большинство авиакомпаний не удовлетворяют стандартам ИКАО. В основном вопросы обучения												
45	Все	РЕГ	МДЖ, ТЕХН	логистика	Пилотный проекта упрощения перехода границ с использованием смарт-карт	3	В	АБР/Другие	2.00	Важный для тестирования результатов деятельности коридора/мер по содействию торговле												

Источник: Комплексный план действий ЦАРЭС, 5 министерская конференция ЦАРЭС, октябрь 2006г.; информация из стран ЦАРЭС; Консультант

Примечания: (1) Номер проекта = ТС: Техническое содействие; И: инвестиционный.

(2) Комер коридора ЦАРЭС соответствует картам коридоров.

(3) Страна: АФГ: Афганистан, АЗБ: Азербайджан, КНР: Китайская Народная Республика, Синьцзянский Уйгурский Автономный Округ, КАЗ: Казахстан, КЫРГ: Кыргызская Республика, МОНГ: Монголия, ТАДЖ: Таджикистан, ТУРК: Туркменистан, УЗБ: Узбекистан, РЕГ: региона

(4) Область внимания: инф: инфраструктура, МДЖ: Менеджмент, ТЕХН: Технология.

(5) Вид транспорта: автомобильный, железнодорожный, воздушный, интермодальный, логистика.

(6) Статус: 1. В стадии реализации, 2. В стадии оценки, 3. Предполагаемый проект.

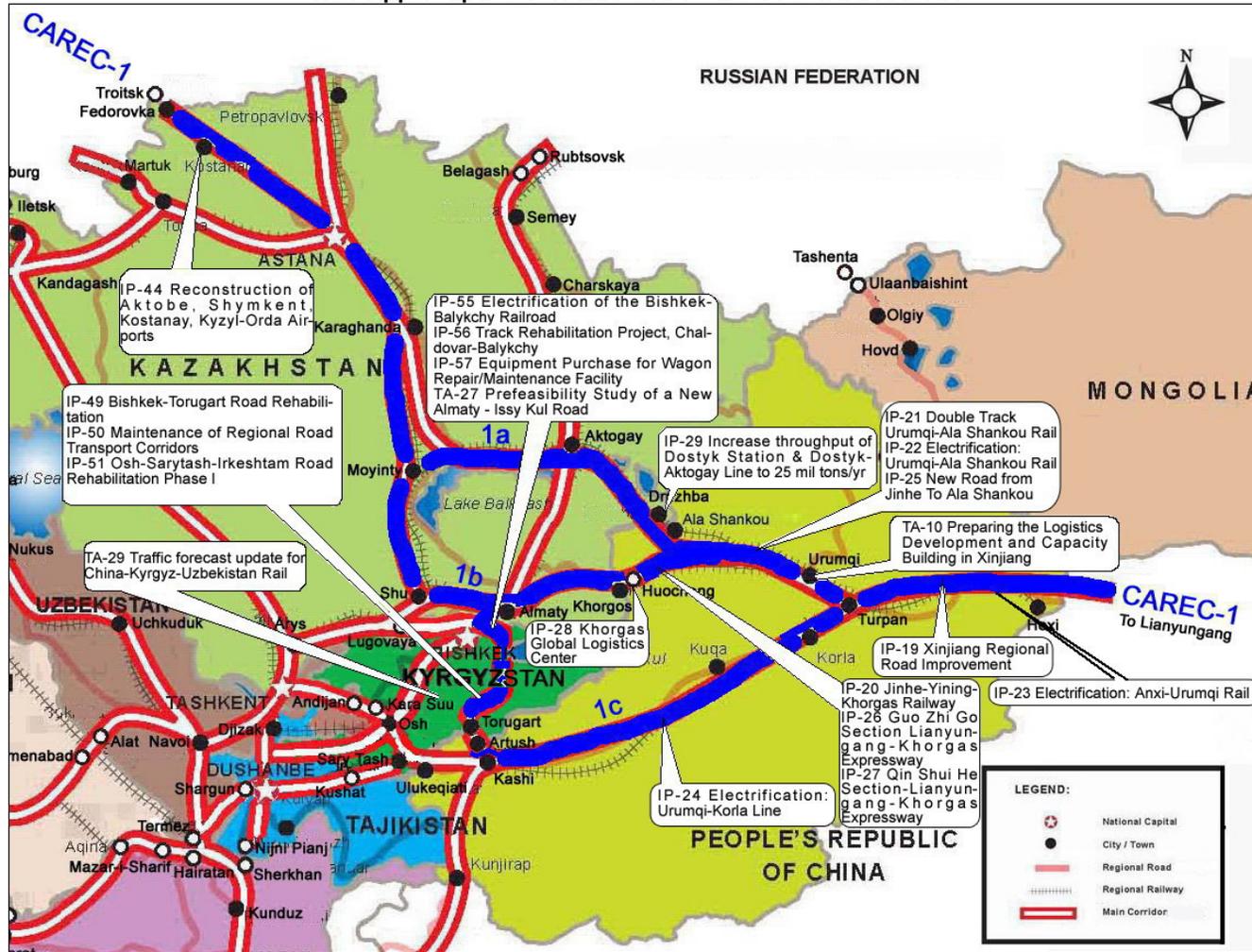
(7) Приоритет: В: высокий приоритет - безотлагательные действия (1-3 года); С: средний приоритет (4-7 лет); Р: Низкий (8-10 лет).

(8) Основное финансирование: АБР: Азиатский Банк Развития, ЕБРР: Европейский Банк Реконструкции и Развития, МБРР: Всемирный Банк, ИБР: Исламский Банк Развития, ЯСФ: Японский Специальный Фонд, КФР: Кувейтский Фонд Развития, TBD: будет определен, ГБ: госуда

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

КАРТЫ И ПРОФИЛИ КОРИДОРОВ

КОРИДОР ЦАРЭС 1: ЕВРОПА – ВОСТОЧНАЯ АЗИЯ



Характеристики дорожного коридора и плотность транспортных потоков

CAREC CORRIDOR 1a: EUROPE - CHINA VIA DOSTYK BY ROAD

KAZAKHSTAN														
AA DT	1,297	1,102	502	1,045	3,284	4,747	6,105	7,781	6,684	5,625	1,338	11,762	3,672	738
Surface Condition-Length (km)	G-170	G-172; F-75	G-80; F-39	G-85	G-42; F-72	G-10; F-123	G-87	G-93	G-118	G-542	G-93; F-223	G-12; F-1	G-497; F-20	G-184
AH Reference	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 60	AH 5	AH 60	AH 68
Design Standard	II, III	I, II, III	II, III	I, II, III	II, III	I, II, III	I, II	I, II	II	II, III	II, III	I	I, II, III	II, III
Section Length (km)	170	247	119	85	114	133	87	93	118	542	316	13	517	184
Terrain	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	H	F, H, M	H
No. of Lanes-Length (km)	2-170	2-244; 4-3	2-119	2-85	2-114	2-133	2-82; 4-5	2-58; 4-35	2-118	2-542	2-316	4-13	4-159; 2-358	2-184
Surface Type-Length (km)	AC-147; PM-23	AC-100; PM-147	AC-62; PM-57	AC-58; PM-27	AC-111; PM-3	AC-90; PM-43	AC-87	AC-93	AC-118	AC-529; PM-13	AC-93; PM-223	AC-13	AC-253; PM-264	AC-176; PM-8
Traffic Density (AADT) and Surface Condition (Green-Good; Yellow-Fair; Red-Bad)														

XINJIANG UYGUR AUTONOMOUS REGION							
AA DT	1,506	8,482	14,611	6,810	6,810	6,810	6,810
Surface Condition-Length (km)	G-74; F-36	G-227	G-233	G-113	G-54	G-375	G-346
AH Reference	AH 68	AH 5	AH 5	AH 5	AH 5	AH 5	AH 5
Design Standard	II, III	Primary, I	Primary	Primary	Primary	II, III	II, III
Section Length (km)	110	227	233	113	54	375	346
Terrain	F	F	F	F	F	F	F
No. of Lanes-Length (km)	2-110	2-227	4-233	4-113	4-54	2-375	2-346
Surface Type-Length (km)	AC-74; PM-36	AC-227	AC-233	AC-113	AC-54	AC-247; PM-128	AC-117; PM-229
Traffic Density (AADT) and Surface Condition (Green-Good; Yellow-Fair; Red-Bad)							

Design Standard Codes and Surface Types: Primary=Access-controlled highway with 4 or more lanes divided by a median strip, design speed of 120 kph on level terrain and asphalt concrete (AC) or cement concrete (CC) pavement surface. Class I=Same as primary

Summary

Road Characteristic	Kazakhstan	XUAR	Total
Total Length (km)	2,738	1,458	4,196
Surface Condition (km-%):			
Good	2,185-79.8%	1,422-97.5%	3,607-86.0%
Fair	553-20.2%	36-2.5%	589-14.0%
No of Lanes (km-%):			
2	2,523-92.1%	948-65.0%	3,471-82.7%
4	215-7.9%	510-35.0%	725-17.3%
Surface Type (km-%):			
AC	1,930-70.5%	1,065-73.0%	2,995-71.4%
PM	808-29.5%	393-27.0%	1,201-28.6%

Характеристики дорожного коридора и плотность транспортных потоков

CAREC CORRIDOR 1b: EUROPE - CHINA VIA KHORGOS BY ROAD

	KAZAKHSTAN														
AADT	1,297	1,102	502	1,045	3,284	4,747	6,105	7,781	6,684	5,625	1,338	11,762	5,345	3,110	2,588
Surface Condition-Length (km)	G-170	G-172; F-75	G-80; F-39	G-85	G-42; F-72	G-10; F-123	G-87	G-93	G-118	G-542	G-93; F-223	G-12; F-1	G-33; F-188	G-4; F-74	F-52
AH Reference	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 60	AH 5	AH 5	AH 5	AH 5
Design Standard	II, III	I, II, III	II, III	I, II, III	II, III	I, II, III	I, II	I, II	II	II, III	II, III	I	I, II, III	II, III	I, III
Section Length (km)	170	247	119	85	114	133	87	93	118	542	316	13	221	78	52
Terrain	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	H	H	H	M
No. of Lanes-Length (km)	2-170	2-244; 4-3	2-119	2-85	2-114	2-133	2-82; 4-5	2-58; 4-35	2-118	2-542	2-316	4-13	2-187; 4-34	2-78	2-49; 4-3
Surface Type-Length (km)	AC-147; PM-23	AC-100; PM-147	AC-62; PM-57	AC-58; PM-27	AC-111; PM-3	AC-90; PM-43	AC-87	AC-93	AC-118	AC-529; PM-13	AC-93; PM-223	AC-13	AC-91; PM-130	AC-53; PM-25	AC-3; PM-49
Traffic Density (AADT) and Surface Condition (Green-Good; Yellow-Fair; Red-Bad)															

	XINJIANG UYGUR AUTONOMOUS REGION						
AADT	6,611	8,482	14,611	6,810	6,810	6,810	6,810
Surface Condition-Length (km)	G-186	G-227	G-233	G-113	G-54	G-375	G-346
AH Reference	AH 5	AH 5	AH 5	AH 5	AH 5	AH 5	AH 5
Design Standard	I, II	Primary, I	Primary	Primary	Primary	II, III	II, III
Section Length (km)	186	227	233	113	54	375	346
Terrain	M-40; H-146	F	F	F	F	F	F
No. of Lanes-Length (km)	2-89; 4-97	2-227	4-233	4-113	4-54	2-375	2-346
Surface Type-Length (km)	AC-158; PM-28	AC-227	AC-233	AC-113	AC-54	AC-247; PM-128	AC-117; PM-229
Traffic Density (AADT) and Surface Condition (Green-Good; Yellow-Fair; Red-Bad)							

Summary			
Road Characteristic	Kazakhstan	XUAR	Total
Total Length (km)	2,388	1,534	3,922
Surface Condition (km-%):			
Good	1,541-64.5%	1,534-100.0%	3,075-78.4%
Fair	847-35.5%	0-0.0%	847-21.6%
No of Lanes (km-%):			
2	2,295-96.1%	1,037-67.6%	3,332-85.0%
4	93-3.9%	497-32.4%	590-15.0%
Surface Type (km-%):			
AC	1,648-69.0%	1,149-74.9%	2,797-71.3%
PM	740-31.0%	385-25.1%	1,125-28.7%

Design Standard Codes and Surface Types: Primary=Access-controlled highway with 4 or more lanes divided by a median strip, design speed of 120 kph on level terrain and asphalt concrete (AC) or cement concrete (CC) pavement surface. Class I=Same as primary

Характеристики дорожного коридора и плотность транспортных потоков

CAREC CORRIDOR 1c: EUROPE - CHINA VIA TORUGART BY ROAD

KAZAKHSTAN													
AADT	1,297	1,102	502	1,045	3,284	4,747	6,105	7,781	6,684	5,625	2,373	1,439	4,148
Surface Condition-Length (km)	G-170	G-172; F-75	G-80; F-39	G-85	G-42, F-72	G-10; F-123	G-87	G-93	G-118	G-542	F-113	F-160	G-16; F-16
AH Reference	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 5
Design Standard	II, III	I, II, III	II, III	I, II, III	II, III	I, II, III	I, II	I, II	II	II, III	III	II, III	II, III
Section Length (km)	170	247	119	85	114	133	87	93	118	542	113	160	32
Terrain	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
No. of Lanes-Length (km)	2-170	2-244; 4-3	2-119	2-85	2-114	2-133	2-82; 4-5	2-58; 4-35	2-118	2-542	2-113	2-160	2-32
Surface Type-Length (km)	AC-147; PM-23	Kostanai AC-100; PM-147	Ruzaevka AC-62; PM-57	Zhaksy AC-58; PM-27	Albasar AC-111; PM-3	Astrakhanka AC-90; PM-43	Astana AC-87	Oskaro vka AC-93	Karaganda AC-118	Aksu-Ajuly AC-529; PM-13	Burybaital PM-113	Birlik AC-35; PM-125	Lugovaya AC-10; PM-22
Traffic Density (AADT) and Surface Condition (Green-Good; Yellow-Fair; Red-Bad)	[Color-coded bar chart showing traffic density and surface condition across the corridor]												

KRYGYZ REPUBLIC										
AADT	2,650	7,198	8,239	3,076	910	584	643	438	304	
Surface Condition-Length (km)	G-32	G-60	G-60	G-110	F-60	F-120	B-45	B-136	B-8	
AH Reference	AH 5	AH 5	AH 61	AH 61	AH 61	AH 61	AH 61	AH 61	AH 61	
Design Standard	II	I, II	II	II, III	II	II, III, Below III	II, III, Below III	II, III, Below III	Below III	
Section Length (km)	32	60	60	110	60	120	45	136	8	
Terrain	F	F	F	M	M	M	M	M	M	
No. of Lanes-Length (km)	2-32	4-53; 6-7	2-60	2-95; 4-15	2-60	2-120	2-45	2-136	2-8	
Surface Type-Length (km)	AC-26; PM-6	Kara Balta AC-60	Bishkek AC-60	Tokmok AC-80; PM-30	Balykchy AC-60	Kochkhor AC-70; PM-43; CG-7	Naryn AC-18; PM-23; CG-4	At Bashi AC-25; PM-12; CG-99	Torugart CG-8	
Traffic Density (AADT) and Surface Condition (Green-Good; Yellow-Fair; Red-Bad)	[Color-coded bar chart showing traffic density and surface condition across the corridor]									

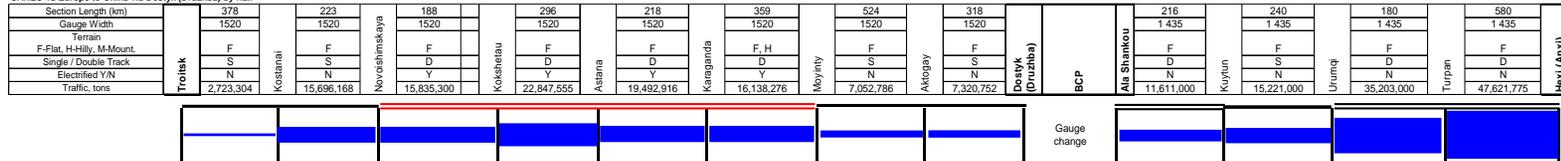
XINJIANG UYGUR AUTONOMOUS REGION							
AADT	889	3,399	5,664	10,141	6,810	6,810	6,810
Surface Condition-Length (km)	G-150	G-17	G-677	G-612	G-54	G-375	G-346
AH Reference	AH 61	AH 4	AH 4	AH 4	AH 5	AH 5	AH 5
Design Standard	III	II	II	Primary, I, II	Primary	II, III	II, III
Section Length (km)	150	17	677	612	54	375	346
Terrain	M	H	H	F	F	F	F
No. of Lanes-Length (km)	2-150	2-17	2-677	2-282; 4-330	4-54	2-375	2-346
Surface Type-Length (km)	PM-150	Jct. AH4/AH61 AC-17	Kashi AC-677	Kuqa AC-612	Xiaoqao hu AC-54	Turpan AC-247; PM-128	Hami AC-117; PM-229
Traffic Density (AADT) and Surface Condition (Green-Good; Yellow-Fair; Red-Bad)	[Color-coded bar chart showing traffic density and surface condition across the corridor]						

Design Standard Codes and Surface Types: Primary=Access-controlled highway with 4 or more lanes divided by a median strip, design speed of 120 kph on level terrain and asphalt concrete (AC) or cement concrete (CC) pavement surface. Class I=Same as primary

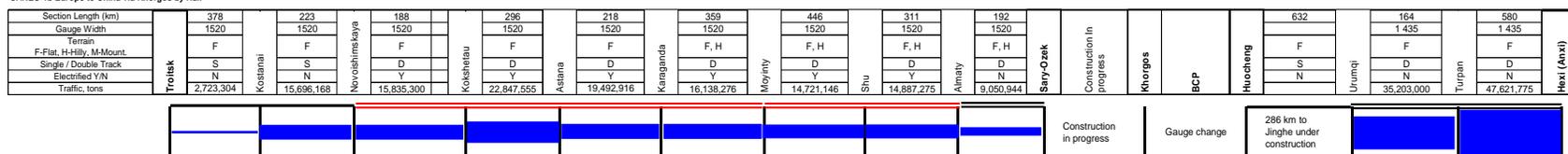
Summary				
Road Characteristic	Kazakhstan	Kyrgyz Republic	XUAR	Total
Total Length (km)	2,013	631	2,231	4,875
Surface Condition (km-%):				
Good	1,415-70.3%	262-41.5%	2,231-100.0%	3,908-80.2%
Fair	598-29.7%	180-28.5%	0-0.0%	778-16.0%
Bad	0-0.0%	189-30.0%	0-0.0%	189-3.8%
No of Lanes (km-%):				
2	1,970-97.9%	556-88.1%	1,847-82.8%	4,373-89.7%
4	43-2.1%	68-10.8%	384-17.2%	495-10.2%
6	0-0.0%	7-1.1%	0-0.0%	7-0.1%
Surface Type (km-%):				
AC	1,440-71.5%	399-63.2%	1,724-77.3%	3,563-73.1%
PM	573-28.5%	114-18.1%	507-22.7%	1,194-24.5%
CG	0-0.0%	118-18.7%	0-0.0%	118-2.4%

Характеристики железнодорожного коридора и плотность транспортных потоков

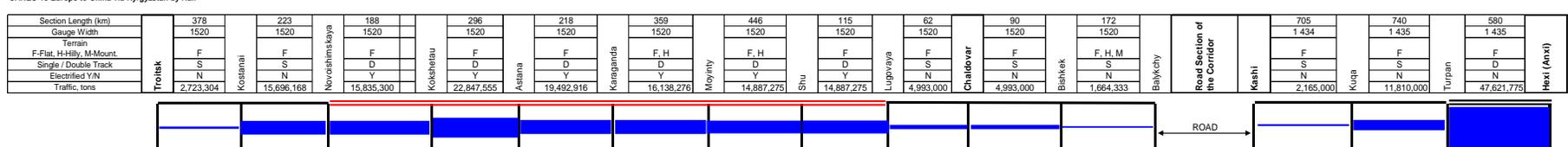
CAREC-1a Europe to China via Dostyk (Druzhba) by Rail



CAREC-1b Europe to China via Khorgos by Rail



CAREC-1c Europe to China via Kyrgyzstan by Rail



Lines in RED are electrified

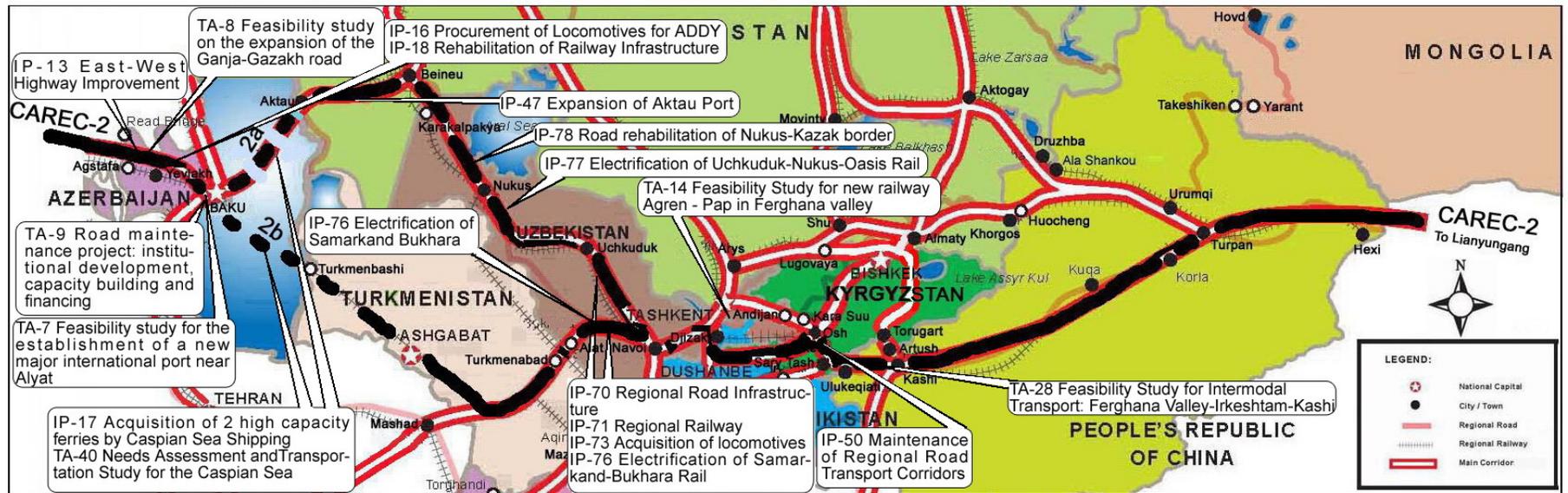
Single line

Double line

Three lines

Four or more

КОРИДОР ЦАРЭС 2: СРЕДИЗЕМНОМОРЬЕ – ВОСТОЧНАЯ АЗИЯ



Характеристики дорожного коридора и плотность транспортных потоков

CAREC CORRIDOR 2a: MEDITERRANEAN-CHINA VIA AKTAU BY ROAD IN AZE AND CENTRAL ASIA

	AZERBAIJAN										KAZAKHSTAN		
AAADT	8,733	9,100	7,992	9,620	8,660	8,422	9,860	19,126	19,732	2,678	1,098	424	
Surface Condition-Length (km)	G-20; F-19	G-79; F-50	G-40; F-30	G-37; F-16	G-22; F-24	G-38; F-43	G-46	G-54	G-16	F-78	G-60; F-325	F-84	
AH Reference	AH 5	AH 5	AH 5	AH 5	AH 70	AH 70	AH 63						
Design Standard	II	II	II	II	II	II	II	I	II	II	II, III, Below III	II, III, Below III	
Section Length (km)	39	129	70	53	46	81	46	54	16	78	385	84	
Terrain	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	
No. of Lanes-Length (km)	2-39	2-129	2-70	2-53	2-46	2-81	2-46	4-54	2-16	2-78	2-385	2-84	
Surface Type-Length (km)	AC-39	AC-129	AC-70	AC-53	AC-46	AC-81	AC-46	AC-54	AC-16	AC-78	AC-125; PM-52; CG-208	AC-2; PM-9; CG-69	
Traffic Density (AADT) and Surface Condition (Green-Good; Yellow-Fair; Red-Bad)													

	UZBEKISTAN												
AAADT	2,018	2,215	1,972	2,379	3,671	6,735	8,796	8,657	7,844	12,688	12,635	23,901	13,736
Surface Condition-Length (km)	F-164; B-164	G-33; F-63	G-95; F-45	G-30	G-295	G-95	G-105	G-89	G-81	G-100	G-102	G-75	G-90
AH Reference	AH 63	AH 63	AH 63	AH 63	AH 63	AH 63	AH 5	AH 5	AH 5	AH 5	AH 5	AH 5	AH 7
Design Standard	II, III	II, III	II, III	II, III	II, III	I, III, III	I	I	I	I	I	I	I, II
Section Length (km)	328	96	140	30	295	95	105	89	81	100	102	75	90
Terrain	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	H
No. of Lanes-Length (km)	2-328	2-96	2-140	2-30	2-295	2-78; 4-17	4-105	4-89	4-81	4-100	4-102	4-75	2-65; 4-25
Surface Type-Length (km)	AC-40; PM-288	AC-56; PM-40	AC-70; PM-70	AC-22; PM-8	AC-170; PM-125	AC-75; PM-20	AC-100; CC-5	AC-89	AC-79; CC-2	AC-100	CC-102	AC-33; CC-42	AC-90
Traffic Density (AADT) and Surface Condition (Green-Good; Yellow-Fair; Red-Bad)													

	UZBEKISTAN				KYRGYZ REPUBLIC				XINJIANG UYGUR AUTONOMOUS REGION				
AAADT	14,173	13,244	11,538	3,718	2,119	1,035	1,745	675	255	1,143	3,399	3,399	5,664
Surface Condition-Length (km)	G-45	G-135	G-104	G-45	G-45	G	F	B	B	G	G	G	G
AH Reference	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	-	AH 65	AH 65	AH 65	AH 65	AH 61	AH 4	AH 4
Design Standard	II, III	II, III	I	I	I	-	II	II	Below III	III	III	II	II
Section Length (km)	45	135	104	45	45	23	80	104	78	177	40	17	677
Terrain	M, H	M	F	F	F	F	M	M	M	M	H	H	F
No. of Lanes-Length (km)	2-45	2-135	4-104	4-45	4-45	2-23	2-80	2-104	2-78	2-177	2-40	2-17	2-677
Surface Type-Length (km)	AC-13; PM-32	AC-119; CC-16	AC-104	AC-45	AC-45	AC-23	Osh	AC-80	CG-78	PM-177	Jct. AH 61/AH 65	Jct. AH 4/AH 61	AC-17
Traffic Density (AADT) and Surface Condition (Green-Good; Yellow-Fair; Red-Bad)													

	XINJIANG UYGUR AUTONOMOUS REGION			
AAADT	10,141	6,810	6,810	6,810
Surface Condition-Length (km)	G-612	G-54	G-375	G-346
AH Reference	AH 4	AH 5	AH 5	AH 5
Design Standard	Primary, I, II	Primary	II, III	II, III
Section Length (km)	612	54	375	346
Terrain	F	F	F	F
No. of Lanes-Length (km)	2-282; 4-330	4-54	2-375	2-346
Surface Type-Length (km)	AC-612	AC-54	AC-247; PM-128	AC-117; PM-229
Traffic Density (AADT) and Surface Condition (Green-Good; Yellow-Fair; Red-Bad)				

Design Standard Codes and Surface Types: Primary=Access-controlled highway with 4 or more lanes divided by a median strip, design speed of 120 kph on level terrain and asphalt concrete (AC) or cement concrete (CC) pavement surface. Class I=Same as primary with narrower right-of-way and design speed of 100 kph; Class II=2 lanes, AC or CC pavement and design speed of 80 kph; Class III=2 lanes, double bituminous surface treatment (PM) and design speed of 60 kph. CG=Compacted gravel; G=Gravel; E=Earth road.

	Summary					
Road Characteristic	Azerbaijan	Kazakhstan	Uzbekistan	Kyrgyz Republic	XUAR	Total
Total Length (km)	534	547	2,000	262	2,298	5,641
Surface Condition (km-%):						
Good	352-65.9%	60-11.0%	1,564-78.2%	0-0.0%	2,298-100.0%	3,914-69.4%
Fair	182-34.1%	487-89.0%	272-13.6%	80-30.5%	0-0.0%	1,381-24.5%
Bad	0-0.0%	0-0.0%	164-8.2%	182-69.5%	0-0.0%	346-6.1%
No of Lanes (km-%):						
2	242-45.3%	547-100.0%	1,212-60.6%	262-100.0%	1,914-83.3%	4,177-74.0%
4	292-54.7%	0-0.0%	788-39.4%	0-0.0%	384-16.7%	1,464-26.0%
6	0-0.0%	0-0.0%	0-0.0%	0-0.0%	0-0.0%	0-0.0%
Surface Type (km-%):						
AC	534-100.0%	205-37.5%	1,510-75.5%	184-70.2%	1,724-75.5%	4,157-73.6%
PM	0-0.0%	61-11.2%	323-16.2%	0-0.0%	574-25.0%	958-17.0%
CG	0-0.0%	281-51.4%	0-0.0%	78-29.8%	0-0.0%	359-6.4%
CC	0-0.0%	0-0.0%	167-8.4%	0-0.0%	0-0.0%	167-3.0%

Характеристики дорожного коридора и плотность транспортных потоков

CAREC CORRIDOR 2b: MEDITERRANEAN-CHINA VIA TURKMENBASHI BY ROAD IN AZE AND CENTRAL ASIA

	AZERBAIJAN													TURKMENISTAN		
	Red Bridge (border of Georgia)	Gazakh	Ganja	Yevlakh	Ujar	Kyurdamir	Gazl Mammed	Aljart	Lokbatan	Baku (Ferry terminal)	Turkmenbashi Port	Ashgabat	Bayram-Ali	Chanzhou (border near Uzbekistan)		
AADT	8,733	9,100	7,992	9,620	8,660	8,422	9,860	19,126	19,732							
Surface Condition-Length (km)	G-20; F-19	G-79; F-50	G-40; F-30	G-37; F-16	G-22; F-24	G-38; F-43	G-46	G-54	G-16							
AH Reference	AH 5	AH 5	AH 5	AH 5	AH 5	AH 5	AH 5	AH 5	AH 5							
Design Standard	II	II	II	II	II	II	II	I	II							
Section Length (km)	39	129	70	53	46	81	46	54	16							
Terrain	F	F	F	F	F	F	F	F	F							
No. of Lanes-Length (km)	2-39	2-129	2-70	2-53	2-46	2-81	2-46	4-54	2-16							
Surface Type-Length (km)	AC-39	AC-129	AC-70	AC-53	AC-46	AC-81	AC-46	AC-54	AC-16							
Traffic Density (AADT) and Surface Condition (Green-Good; Yellow-Fair; Red-Bad)																

	UZBEKISTAN																
	Turkmenbashi (border of Turkmenistan)	Karakul	Bukhara	Jet Navoi	Katta-Kurgan	Samarqand	Dizak	Syrdaria	Tashkent	Achangaran	Angren	Kokand	Margilan	Andijan			
AADT	5,515	11,593	8,796	8,657	7,844	12,689	12,635	23,901	13,736	14,173	13,244	11,538	3,718				
Surface Condition-Length (km)	G-22	G-76	G-105	G-89	G-81	G-100	G-102	G-75	G-90	G-45	G-135	G-104	G-45				
AH Reference	AH 5	AH 5	AH 5	AH 5	AH 5	AH 5	AH 5	AH 5	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7				
Design Standard	I	I	I	I	I	I	I	I	I, II	II, III	II, III	I	I				
Section Length (km)	22	76	105	89	81	100	102	75	90	45	135	104	45				
Terrain	F	F	F	F	F	F	F	F	H	M, H	M	F	F				
No. of Lanes-Length (km)	4-22	4-76	4-105	4-89	4-81	4-100	4-102	4-75	2-65; 4-25	2-45	2-135	4-104	4-45				
Surface Type-Length (km)	AC-22	AC-76	AC-100; CC-5	AC-89	AC-79; CC-2	AC-100	CC-102	AC-33; CC-42	AC-90	AC-13; PM-32	AC-119; CC-16	AC-104	AC-45				
Traffic Density (AADT) and Surface Condition (Green-Good; Yellow-Fair; Red-Bad)																	

	UZBEKISTAN				KYRGYZ REPUBLIC				XINJIANG UYGR AUTONOMOUS REGION									
	Andijan	Kang Suu (border of Kyrgyz Republic)	Osh	Chulicha	Sary Tash	Irkeshtam (border of XUAR)-AADT 126	Jct. AH 61/AH 65	PM-177	Jct. AH 4/AH 61	Kashi	Kuqa	Xiacaobu	Turpan	Hami	Anxi (Gansu border)			
AADT	2,119	1,035	1,745	675	255	1,143	3,399	3,399	5,664	10,141	6,810	6,810	6,810					
Surface Condition-Length (km)	G-45	G	F	B	B	G	G	G	G-612	G-54	G-375	G-346						
AH Reference	AH 7	-	AH 65	AH 65	AH 65	AH 65	AH 61	AH 4	AH 4	AH 5	AH 5	AH 5						
Design Standard	I	-	II	II	Below III	III	III	II	Primary, I, II	Primary	II, III	II, III						
Section Length (km)	45	23	80	104	78	177	40	17	677	612	375	346						
Terrain	F	F	M	M	M	M	H	H	F	F	F	F						
No. of Lanes-Length (km)	4-45	2-23	2-80	2-104	2-78	2-177	2-40	2-17	2-677	2-282; 4-330	4-54	2-375						
Surface Type-Length (km)	AC-45	AC-23	AC-80	AC-104	CG-78	PM-177	PM-40	AC-17	AC-677	AC-612	AC-54	AC-247; PM-126						
Traffic Density (AADT) and Surface Condition (Green-Good; Yellow-Fair; Red-Bad)																		

Summary

Design Standard Codes and Surface Types: Primary=Access-controlled highway with 4 or more lanes divided by a median strip, design speed of 120 kph on level terrain and asphalt concrete (AC) or cement concrete (CC) pavement surface. Class I=Same as primary with narrower right-of-way and design speed of 100 kph; Class II=2 lanes, AC or CC pavement and design speed of 80 kph; Class III= 2 lanes, double bituminous surface treatment (PM) and design speed of 60 kph. CG=Compacted gravel; G=Gravel; E=Earth road.

Road Characteristic	Azerbaijan	Uzbekistan	Kyrgyz Republic	XUAR	Total
Total Length (km-%)	534	1,114	262	2,298	4,208
Surface Condition (km-%):					
Good	352-65.9%	1,114-100.0%	0-0.0%	2,298-100.0%	3,764-89.5%
Fair	182-34.1%	0-0.0%	80-30.5%	0-0.0%	262-6.2%
Bad	0-0.0%	0-0.0%	182-69.5%	0-0.0%	182-4.3%
No of Lanes (km-%):					
2	242-45.3%	245-22.0%	262-100.0%	1,914-83.3%	2,663-63.3%
4	292-54.7%	869-78.0%	0-0.0%	384-16.7%	1,545-36.7%
6	0-0.0%	0-0.0%	0-0.0%	0-0.0%	0-0.0%
Surface Type (km-%):					
AC	534-100.0%	915-82.1%	184-70.2%	1,724-75.5%	3,357-79.7%
PM	0-0.0%	32-2.9%	0-0.0%	574-25.0%	606-14.4%
CG	0-0.0%	0-0.0%	78-29.8%	0-0.0%	78-1.9%
CC	0-0.0%	167-15.0%	0-0.0%	0-0.0%	167-4.0%

Характеристики железнодорожного коридора и плотность транспортных потоков

CAREC-2a: MEDITERRANEAN-CHINA VIA AKTAU BY RAIL IN AZE AND CENTRAL ASIA

Section Length (km)	55	162	372	81	408	99	428	408	267	290	156	113	89	138
Gauge Width	1520	1520	1520	1520	1520	1520	1520	1520	1520	1520	1520	1520	1520	1520
Terrain	H	H, F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	H	H
F-Flat, H-Hilly, M-Mount.	4 lines	4 lines	4 lines	4 lines	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D
Single / Double Track	Y	Y	Y	Y	N	N	N	N	N	N	N	Y	Y	Y
Electrified Y/N	17,024,600	17,024,600	17,024,600	17,024,600	6,206,001	2,267,218							12,500,000	12,500,000
Traffic, tons														



CAREC-2a: MEDITERRANEAN-CHINA VIA AKTAU BY RAIL IN AZE AND CENTRAL ASIA (cont'd)

Section Length (km)	428	136	50	705	740	580
Gauge Width	1520	1520	1520	1,434	1,435	1,435
Terrain	F	F	F	F	F	F
F-Flat, H-Hilly, M-Mount.	D	D	D	S	S	D
Single / Double Track	N	N	N	N	N	N
Electrified Y/N	11,700,000	221,000	221,000	2,165,000	11,810,000	47,621,775
Traffic, tons						



CAREC-2b: MEDITERRANEAN-CHINA VIA AKTAU BY RAIL IN AZE AND CENTRAL ASIA

Section Length (km)	55	162	372	81	1166	120	93	156	113	89	138	428	136	50
Gauge Width	1520	1520	1520	1520	1520	1520	1520	1520	1520	1520	1520	1520	1520	1520
Terrain	H	H, F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	H	H
F-Flat, H-Hilly, M-Mount.	4 lines	4 lines	4 lines	4 lines	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D
Single / Double Track	Y	Y	Y	Y	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N
Electrified Y/N	17,024,600	17,024,600	17,024,600	17,024,600										
Traffic, tons														



CAREC-2b: MEDITERRANEAN-CHINA VIA AKTAU BY RAIL IN AZE AND CENTRAL ASIA (cont'd)

Section Length (km)	428	136	50	705	740	580
Gauge Width	1520	1520	1520	1,434	1,435	1,435
Terrain	F	F	F	F	F	F
F-Flat, H-Hilly, M-Mount.	D	D	D	S	S	D
Single / Double Track	N	N	N	N	N	N
Electrified Y/N	11,700,000	221,000	221,000	2,165,000	11,810,000	47,621,775
Traffic, tons						



Lines in RED are electrified

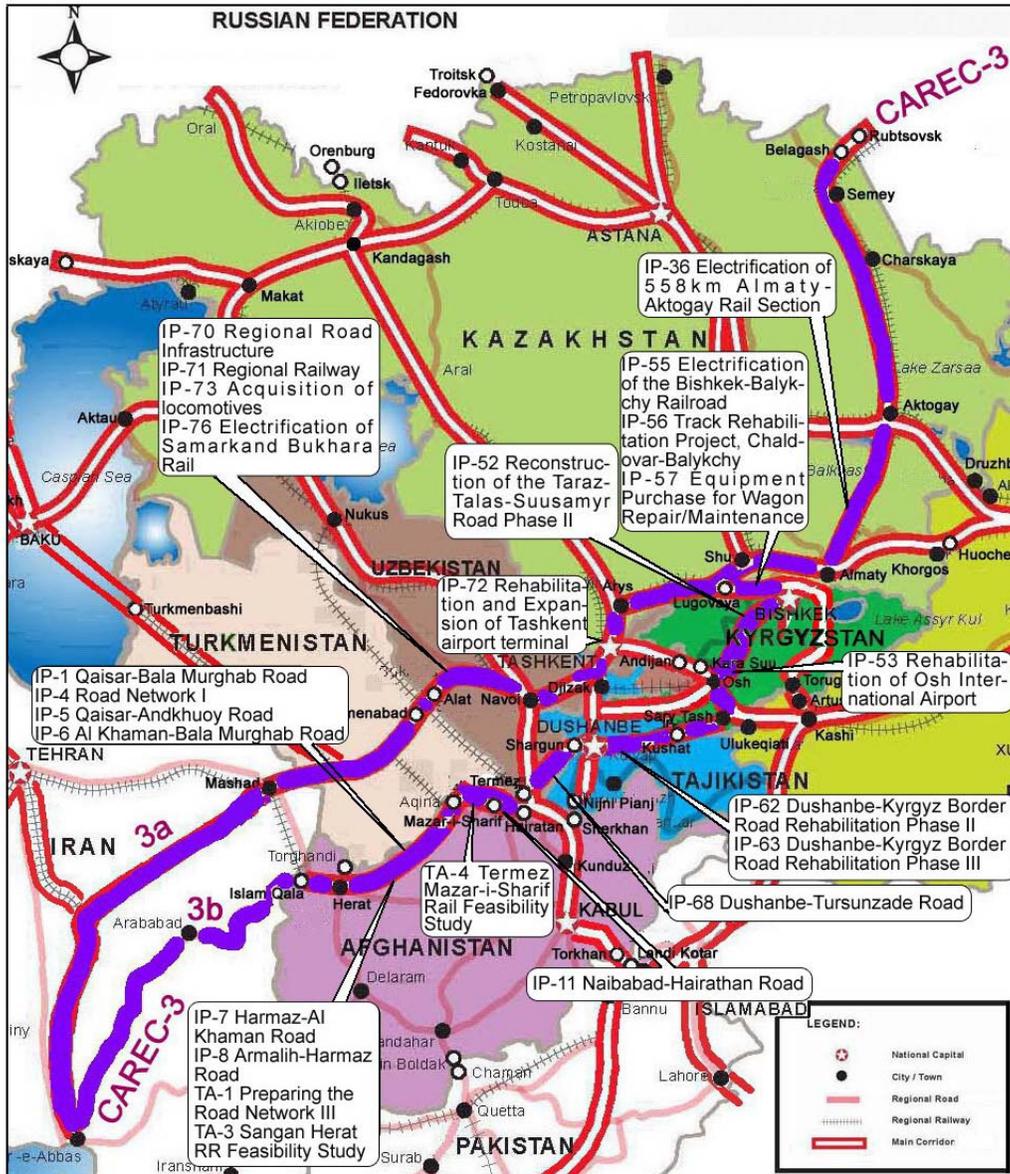
Single line

Double line

Three lines

Four or more

КОРИДОР ЦАРЭС 3: РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ – БЛИЖНИЙ ВОСТОК И ЮЖНАЯ АЗИЯ



Характеристики дорожного коридора и плотность транспортных потоков

CAREC CORRIDOR 3a: SIBERIA-PERSIAN GULF BY ROAD VIA TASHKENT

KAZAKHSTAN													
AADT	2,448	1,529	2,134	2,137	815	2,480	2,670	1,679	2,971	4,274	3,521	8,111	11,762
Surface Condition-Length (km)	G-63; F-48	G-32; F-116	G-44; F-151	G-21; F-74	G-30; F-96	G	G	G	G	G	G-79; F-15	G-58; F-5	G-12; F-1
AH Reference	AH 64	AH 60	AH 60	AH 60	AH 60	AH 60	AH 60	AH 60	AH 60	AH 60	AH 60	AH 60	AH 5
Design Standard	II, III	I, II, III	II, III	III	II, III	III	II, III	I, II, III	I, II, III	I, II, III	I, II, III	I	I
Section Length (km)	111	148	195	95	126	50	97	85	39	89	94	63	13
Terrain	H	H	H	H	H-42; F-84	H	H	H	H	H	H	F	F
No. of Lanes-Length (km)	2-111	2-142; 4-6	2-195	2-95	2-95	2-126	2-50	2-97	2-76; 4-9	2-32; 4-7	2-74; 4-15	2-29; 4-65	4-63
Surface Type-Length (km)	AC-17; PM-94	AC-57; PM-91	AC-10; PM-185	PM-95	AC-45; PM-81	PM-50	AC-16; PM-81	AC-33; PM-52	AC-9; PM-30	AC-60; PM-29	AC-72; PM-22	AC-63	AC-13
	Russovak (Border of Russia)	Semey	Georgievka	Ayrgyz	Taskesen	Ucharal	Kabanbal	Sarkent	Kyzylapach	Taldy Korgan	Saryozek	Kapshagai	Almaty
													Kaskelen

KAZAKHSTAN										UZBEKISTAN				
AADT	8,522	7,894	6,118	5,310	7,611	7,219	7,891	23,901	12,650	7,844	8,726	11,593	5,515	
Surface Condition-Length (km)	G	G	G-22; F-128	G-78; F-63	G-68; F-123	G-58; F-52	G	G	G	G	G	G	G	
AH Reference	AH 5	AH 5	AH 51	AH 5	AH 5	AH 5	AH 5	AH 5	AH 5	AH 5	AH 5	AH 5	AH 5	
Design Standard	I, II, III	II, III	II, III	II, III	I, II, II	I, II	I	I	I	I	I	I	I	
Section Length (km)	75	118	150	141	191	110	27	75	202	81	194	76	22	
Terrain	H-25; M-50	H	F	F	M-110; H-81	F	F	F	F	F	F	F	F	
No. of Lanes-Length (km)	2-40; 4-35	2-118	2-150	2-141	2-185; 4-6	2-13; 4-97	4-27	4-75	4-202	4-81	4-194	4-76	4-22	
Surface Type-Length (km)	AC-36; PM-39	AC-104; PM-14	AC-33; PM-117	AC-33; PM-108	AC-68; PM-123	AC-110	AC-11; CC-16	AC-33; CC-42	AC-100; CC-102	AC-79; CC-2	AC-189; CC-5	AC-76	AC-22	
	Kaskelen	Tograp	Kordal (Border of Kyrgyz Republic)	Chaldovar (Border of Republic of Kyrgyz)	Taraz	Stymkent	Saryagash (Border of Uzbekistan)	Tashkent	Syrdaria	Samarqand	Katta Kurgan	Bukhara	Karakul	
													Turkmenabad (Border of Turkmenistan)	

Design Standard Codes and Surface Types: Primary=Access-controlled highway with 4 or more lanes divided by a median strip, design speed of 120 kph on level terrain and asphalt concrete (AC) or cement concrete (CC) pavement surface. Class I=Same as primary with narrower right-of-way and design speed of 100 kph; Class II=2 lanes, AC or CC pavement and design speed of 80 kph; Class III=2 lanes, double bituminous surface treatment (PM) and design speed of 60 kph. CG=Compacted gravel; G=Gravel; E=Earth road.

Summary			
Road Characteristic	Kazakhstan	Uzbekistan	Total
Total Length (km)	1,990	677	2,667
Surface Condition (km-%):			
Good	1,118-56.2%	677-100.0%	1,795-67.3%
Fair	872-43.8%	0-0.0%	872-32.7%
No of Lanes (km-%):			
2	1,674-84.1%	0-0.0%	1,674-62.8%
4	316-15.9%	677-100.0%	993-37.2%
Surface Type (km-%):			
AC	779-39.1%	510-75.3%	1,289-48.3%
PM	1,211-60.9%	0-0.0%	1,211-45.4%
CC	0-0.0%	167-24.7%	167-6.3%

Характеристики дорожного коридора и плотность транспортных потоков

CAREC CORRIDOR 3b: SIBERIA-PERSIAN GULF BY ROAD VIA DUSHANBE AND HEART

	KAZAKHSTAN													
AADT	2,448	1,529	2,134	2,137	815	2,480	2,670	1,679	2,971	4,274	3,521	8,111	11,762	
Surface Condition-Length (km)	G-63; F-48	G-32; F-116	G-44; F-151	G-21; F-74	G-30; F-96	G	G	G	G	G	G-79; F-15	G-58; F-5	G-12; F-1	
AH Reference	AH 64	AH 60	AH 60	AH 60	AH 60	AH 60	AH 60	AH 60	AH 60	AH 60	AH 60	AH 60	AH 60	AH 5
Design Standard	II, III	I, II, III	II, III	III	II, III	III	II, III	I, II, III	I, II, III	I, II, III	I, III	I	I	I
Section Length (km)	111	148	195	95	126	50	97	85	39	89	94	63	13	
Terrain	H	H	H	H	H	H	H	H	H	H	H	H	F	F
No. of Lanes-Length (km)	2-11	2-142; 4-6	2-195	2-95	2-126	2-50	2-97	2-76; 4-9	2-32; 4-7	2-74; 4-15	2-29; 4-65	4-63	4-13	
Surface Type-Length (km)	AC-17; PM-94	Stamey	AC-57; PM-91	Georgievka	AC-10; PM-185	Ayaguz	PM-95	Taskesen	AC-45; PM-81	Ucharal	PM-50	Kabanbal	AC-16; PM-81	Sarkand
Traffic Density (AADT) and Surface Condition (Green-Good; Yellow-Fair; Red-Bad)														
	KAZAKHSTAN							KYRGYZ REPUBLIC						
AADT	8,522	7,894	6,118	2,650	2,876	1,825	1,628	1,089	775	1,014	1,041	1,392	1,641	
Surface Condition-Length (km)	G	G	G-22; F-128	G	G	G	G	G	G	G	G	G	G	G
AH Reference	AH 5	AH 5	AH 51	AH 5	AH 5	AH 5	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7
Design Standard	I, II, III	II, III	II, III	II	II, III	II, III	II, III	II, III	II, III	II, III	II, III	II, III	II	II
Section Length (km)	75	118	150	32	85	52	85	118	48	24	40	63	27	
Terrain	H-25; M-50	H	F	F	M	M	M	M	M	M	M	M	H	H
No. of Lanes-Length (km)	2-40; 4-35	2-118	2-150	2-32	2-85	2-52	2-85	2-118	2-48	2-24	2-28; 4-12	2-41; 4-22	2-27	
Surface Type-Length (km)	AC-36; PM-39	Torgap	AC-104; PM-14	Kordal (Border of Kyrgyz Republic)	AC-33; PM-117	Chirdov (Border of Kyrgyz Republic)	AC-26; PM-6	Kara Balta	AC-12; PM-73	Sausamyr	AC-39; PM-13	Jct. Talas	AC-43; PM-42	Toktogul
Traffic Density (AADT) and Surface Condition (Green-Good; Yellow-Fair; Red-Bad)														
	KYRGYZ REPUBLIC				TADJIKISTAN				UZBEKISTAN					
AADT	1,833	1,745	675	324	78	4,020	3,963	3,983	3,912	3,948	3,928	6,413	487	
Surface Condition-Length (km)	G	F	B	B	B	B	B	G	G	F	F	G	G	
AH Reference	AH 7	AH 65	AH 65	AH 65	AH 65	AH 65	AH 65	AH 65	AH 65	AH 65	AH 65	AH 65	AH 65	
Design Standard	II	II	II	II, Below III	II, Below III	III, Below III	III	II	I, II	II	II	II	II	
Section Length (km)	79	80	104	90	52	181	89	76	21	44	22	178	23	
Terrain	F	M	M	M	M	M	M	M	F	F	H	F	F	
No. of Lanes-Length (km)	2-79	2-80	2-104	2-90	2-52	1-17; 2-164	2-89	2-76	2-1; 4-20	2-44	2-22	2-178	2-23	
Surface Type-Length (km)	AC-79	Osh	AC-80	Ghulcha	AC-104	Sary Tash	PM-19; CG-71	Dozor Korgon	PM-3; CG-49	Keremly (Border of Tajikistan)	PM-152; G-12; E-17	Garm	PM-89	
Traffic Density (AADT) and Surface Condition (Green-Good; Yellow-Fair; Red-Bad)														
	AFGHANISTAN													
AADT	2,278	3,200	1,900	700	600	550	1,145	3,300						
Surface Condition-Length (km)	G	F	F	B	B	B	B	F						
AH Reference	AH 62	AH 76	AH 76	AH 76	AH 76	AH 76	AH 76	AH 1						
Design Standard	II	II	II	Below III	Below III	Below III	Below III	II						
Section Length (km)	120	150	69	140	70	90	290	116						
Terrain	F	F	F	F	H	H	H	F						
No. of Lanes-Length (km)	2-120	2-150	2-69	1-140	1-70	1-90	1-290	2-116						
Surface Type-Length (km)	AC-120	Mazan-i-Sharif	AC-150	Sheberghan	AC-69	Andkhuay	G-140	Meymaneh						
Traffic Density (AADT) and Surface Condition (Green-Good; Yellow-Fair; Red-Bad)														

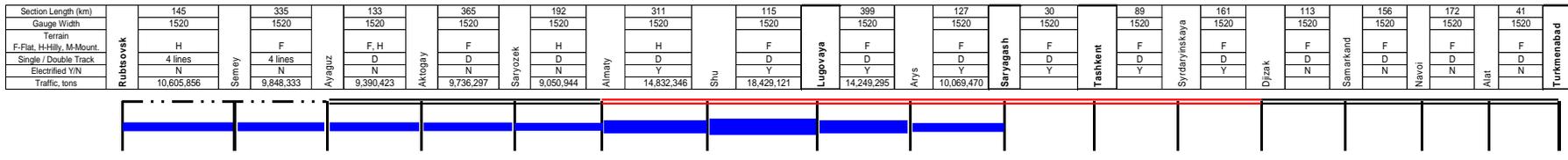
Design Standard Codes and Surface Types: Primary=Access-controlled highway with 4 or more lanes divided by a median strip, design speed of 120 kph on level terrain and asphalt concrete (AC) or cement concrete (CC) pavement surface. Class I=Same as primary with narrower right-of-way and design speed of 100 kph; Class II=2 lanes, AC or CC pavement and design speed of 80 kph; Class III= 2 lanes, double bituminous surface treatment (PM) and design speed of 60 kph. CG=Compacted gravel; G=Gravel; E=Earth road.

Summary						
Road Characteristic	Kazakhstan	Kyrgyz Republic	Tajikistan	Uzbekistan	Afghanistan	Total
Total Length (km)	1,548	979	433	201	1,045	4,206
Surface Condition (km-%):						
Good	699-45.2%	653-66.7%	97-22.4%	201-100.0%	120-11.5%	1,570-37.3%
Fair	849-54.8%	80-8.2%	66-15.2%	0-0.0%	335-32.1%	1,330-31.6%
Bad	0-0.0%	246-25.1%	270-62.4%	0-0.0%	790-75.6%	1,306-31.1%
No of Lanes (km-%):						
2	1,476-95.3%	979-100.0%	413-95.4% ^(a)	0-0.0%	1,045-100.0% ^(b)	3,913-93.0%
4	72-4.7%	0-0.0%	20-4.6%	201-100.0%	0-0.0%	293-7.0%
Surface Type (km-%):						
AC	568-36.7%	637-65.1%	163-37.6%	201-100.0%	455-43.5%	2,024-48.1%
PM	860-55.5%	222-22.7%	241-55.7%	0-0.0%	0-0.0%	1,323-31.5%
CG or G	120-7.8%	120-12.2%	12-2.8%	0-0.0%	590-56.5%	842-20.0%
E	0-0.0%	0-0.0%	17-3.9%	0-0.0%	0-0.0%	17-0.4%

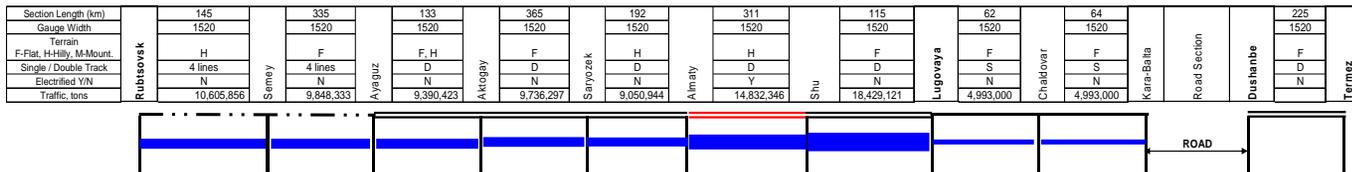
^(a) 17 km one-lane road; ^(b) 590 km one-lane road.

Характеристики железнодорожного коридора и плотность транспортных потоков

CAREC 3a: SIBERIA-PERSIAN GULF BY RAIL



CAREC 3b: SIBERIA-PERSIAN GULF BY RAIL



Lines in RED are electrified

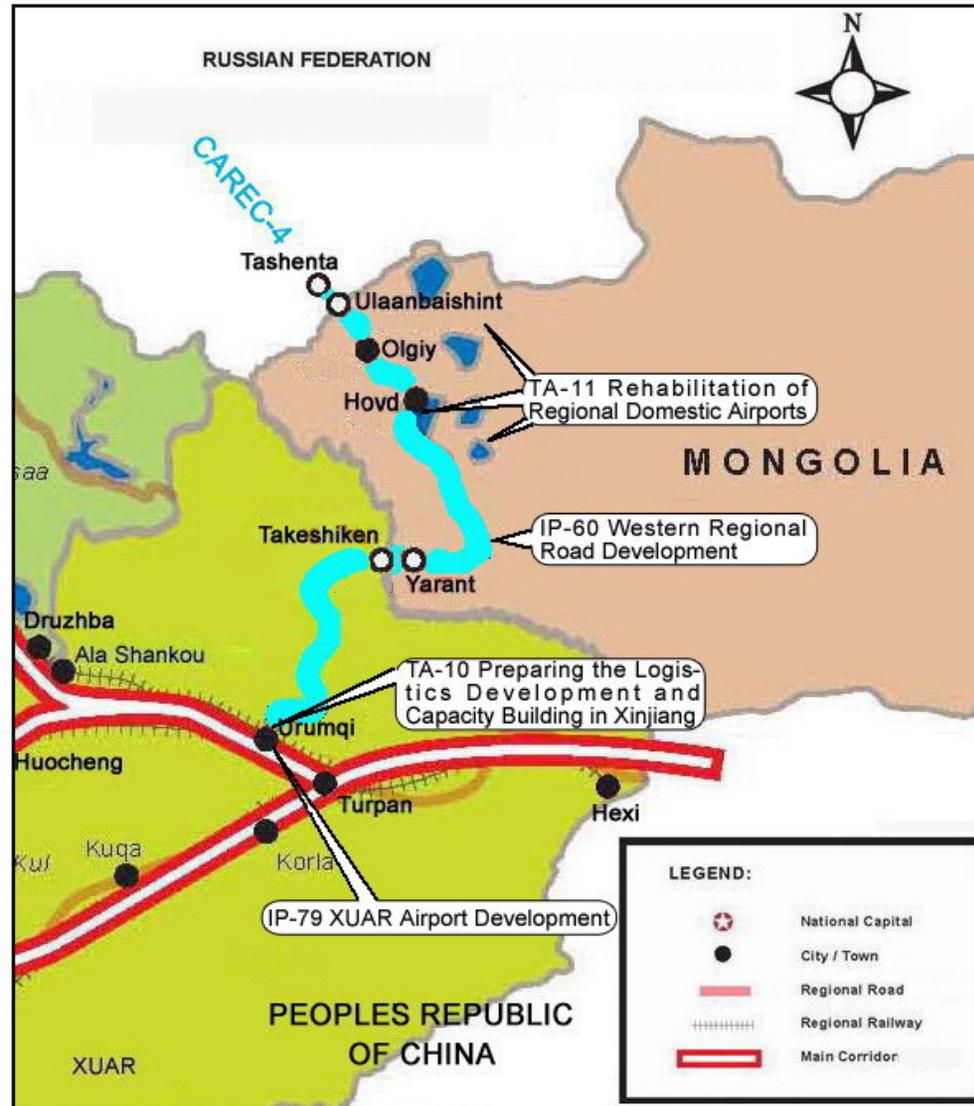
Single line

Double line

Three lines

Four or more

КОРИДОР ЦАРЭС 4: РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ - СУАР



Характеристики дорожного коридора и плотность транспортных потоков

CAREC CORRIDOR 4: SIBERIA-XUAR VIA WESTERN MONGOLIA

	MONGOLIA										XUAR	
AAADT	211	211	224	175	220	280	1,056	11,300				
Surface Condition-Length (km)	G-6; B-29	B-70	G-5; B-213	B-82	B-273	G-47	G	G				
AH Reference	AH 4	AH 4	AH 4	AH 4	AH 4	AH 4	-	-				
Design Standard	Below III	Below III	Below III	Below III	Below III	III	II, III	II				
Section Length (km)	35	70	218	82	273	47	430	156				
Terrain	H	F	H	F	H	F	H	F				
No. of Lanes-Length (km)	2-35	2-70	2-218	2-82	1-273	2-47	2-430	4-156				
Surface Type-Length (km)	AC-6; G-29	G-4; E-66	AC-5; G-24; E-189	G-82	E-273	AC-47	AC-10; PM-420	AC-156				
Traffic Density (AAADT) and Surface Condition (Green-Good; Yellow-Fair; Red-Bad)												

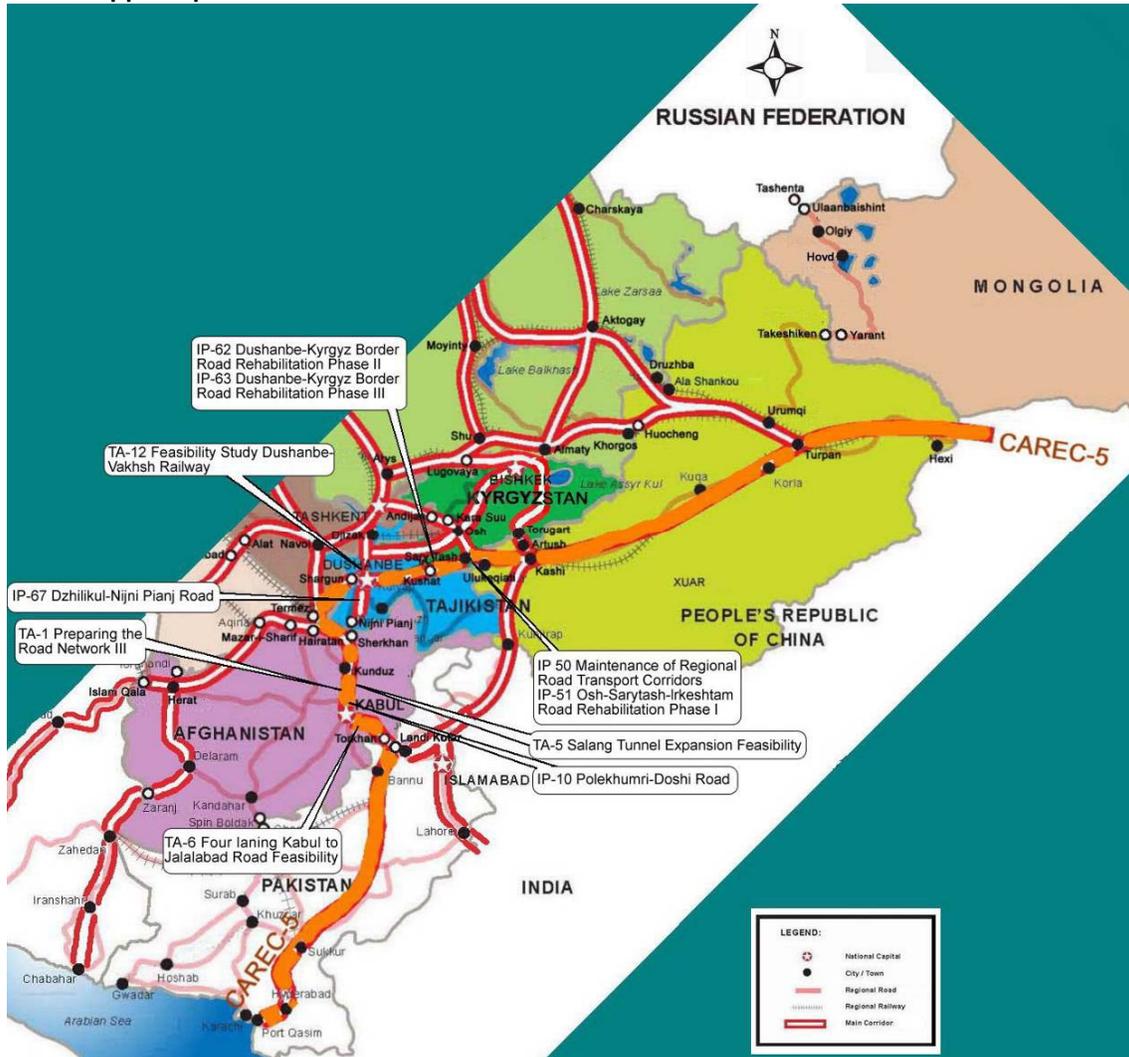
Summary

Design Standard Codes and Surface Types:

Primary=Access-controlled highway with 4 or more lanes divided by a median strip, design speed of 120 kph on level terrain and asphalt concrete (AC) or cement concrete (CC) pavement surface. Class I=Same as primary with narrower right-of-way and design speed of 100 kph; Class II=2 lanes, AC or CC pavement and design speed of 80 kph; Class III=2 lanes, double bituminous surface treatment (PM) and design speed of 60 kph. CG=Compacted gravel; G=Gravel; E=Earth road.

Road Characteristic	Mongolia	XUAR	Total
Total Length (km)	725	586	1,311
Surface Condition (km-%):			
Good	58-8.0%	586-100.0%	644-49.1%
Fair	0-0.0%	0-0.0%	0-0.0%
Bad	667-92.0%	0-0.0%	667-50.9%
No of Lanes (km-%):			
1	273-37.7%	0-0.0%	273-20.8%
2	452-62.3%	430-73.4%	882-67.3%
4	0-0.0%	156-26.6%	156-11.9%
Surface Type (km-%):			
AC	58-8.0%	166-28.3%	224-17.1%
PM	0-0.0%	420-71.7%	420-32.0%
CG, G	139-19.2%	0-0.0%	139-10.6%
E	528-72.8%	0-0.0%	528-40.3%

КОРИДОР ЦАРЭС 5: ВОСТОЧНАЯ АЗИЯ – БЛИЖНИЙ ВОСТОК И ЮЖНАЯ АЗИЯ



Характеристики дорожного коридора и плотность транспортных потоков

CAREC CORRIDOR 5: ARABIAN SEA TO XUAR VIA KABUL AND DUSHANBE

	AFGHANISTAN										TAJIKISTAN				
AAADT	7,100	6,585	6,030	3,900	3,400	2,500	2,200	41	4,041	3,982	3,912	3,983	3,963		
Surface Condition-Length (km)	G	G-20; B-127	G	G	G	B	B	River	B	G	G	G	B		
AH Reference	AH 1	AH 1	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 65	AH 65	AH 65		
Design Standard	III	I, II, Below III	II	II	II	II	II	Below III	II, Below III	II	I, II	II	III		
Section Length (km)	77	147	64	108	47	108	61	0.2 (river crossing)	102	83	21	76	89		
Terrain	F	M	M	M	H	H	H	River	F	F	F	H	M		
No. of Lanes-Length (km)	2-77	2-137; 4-10	2-64	2-108	2-47	2-108	2-61	-	2-102	2-73; 4-10	2-1; 4-20	2-76	2-89		
Surface Type-Length (km)	AC-77	AC-147	AC-64	AC-108	AC-47	AC-108	AC-61	-	AC-76; CG-26	AC-83	AC-21	AC-76	PM-89		
Traffic Density (AADT) and Surface Condition (Green-Good, Yellow-Fair, Red-Bad)															

	TAJIKISTAN	KYRGYZ REPUBLIC				XUAR							
AAADT	4,020	78	324	255	1,143	3,399	3,399	5,664	10,141	6,810	6,810	6,810	
Surface Condition-Length (km)	B	B	B	B	G	G	G	G	G-612	G-54	G-375	G-346	
AH Reference	AH 65	AH 65	AH 65	AH 65	AH 65	AH 61	AH 4	AH 4	AH 4	AH 5	AH 5	AH 5	
Design Standard	III, Below III	III, Below III	II, Below III	Below III	III	III	II	II	Primary, I, II	Primary	II, III	II, III	
Section Length (km)	181	52	90	78	177	40	17	677	612	54	375	346	
Terrain	M	M	M	M	M	H	H	F	F	F	F	F	
No. of Lanes-Length (km)	1-17; 2-164	2-52	2-90	2-78	2-177	2-40	2-17	2-677	2-282; 4-330	4-54	2-375	2-346	
Surface Type-Length (km)	PM-152; G-12; E-17	PM-3; CG-49	PM-19; CG-71	CG-78	PM-177	PM-40	AC-17	AC-677	AC-612	AC-54	AC-247; PM-128	AC-117; PM-229	
Traffic Density (AADT) and Surface Condition (Green-Good, Yellow-Fair, Red-Bad)													

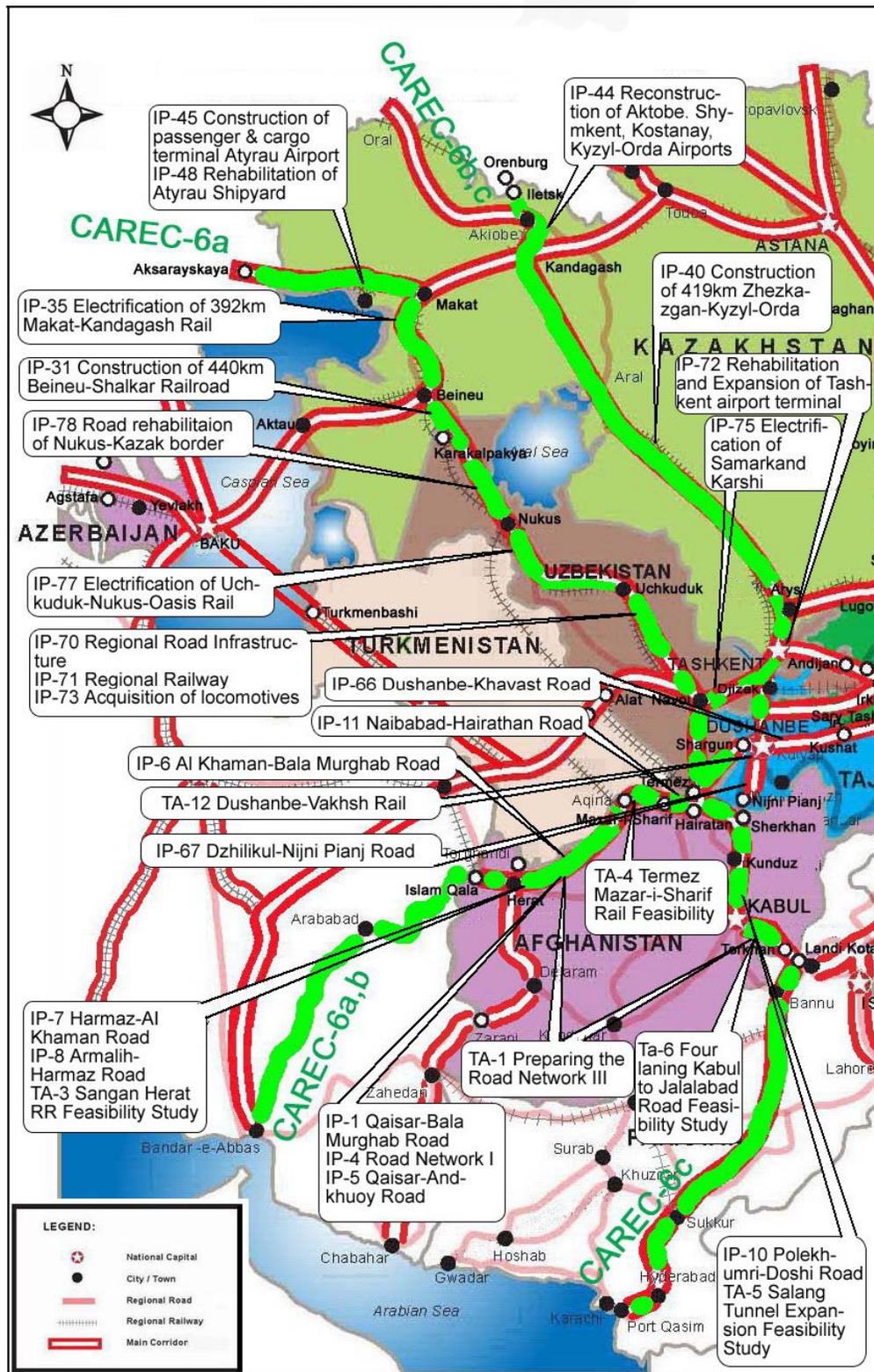
Design Standard Codes and Surface Types:

Primary=Access-controlled highway with 4 or more lanes divided by a median strip, design speed of 120 kph on level terrain and asphalt concrete (AC) or cement concrete (CC) pavement surface. Class I=Same as primary with narrower right-of-way and design speed of 100 kph; Class II=2 lanes, AC or CC pavement and design speed of 80 kph; Class III= 2 lanes, double bituminous surface treatment (PM) and design speed of 60 kph. CG=Compacted gravel; G=Gravel; E=Earth road.

Summary					
Road Characteristic	Afghanistan	Tajikistan	Kyrgyz Republic	XUAR	Total
Total Length (km)	611	552	220	2,298	3,681
Surface Condition (km-%):					
Good	315-51.6%	180-32.6%	0-0.0%	2,298-100.0%	2,793-75.9%
Bad	296-48.4%	372-67.4%	220-100.0%	0-0.0%	888-24.1%
No of Lanes (km-%):					
2	601-98.4%	522-94.6% ^(a)	220-100.0%	1,914-83.3%	3,257-88.5%
4	10-1.6%	30-5.4%	0-0.0%	384-16.7%	424-11.5%
Surface Type (km-%):					
AC	611-100.0%	256-46.3%	0-0.0%	1,724-75.5%	2,591-70.4%
PM	0-0.0%	241-43.7%	22-10.0%	574-25.0%	837-22.7%
CG or G	0-0.0%	38-6.9%	198-90.0%	0-0.0%	236-6.4%
E	0-0.0%	17-3.1%	0-0.0%	0-0.0%	17-0.5%

^(a) 17 km 1-lane

КОРИДОР ЦАРЭС 6: ЕВРОПА – БЛИЖНИЙ ВОСТОК И ЮЖНАЯ АЗИЯ



Характеристики дорожного коридора и плотность транспортных потоков

CAREC CORRIDOR 6a: EUROPE-PERSIAN GULF

	KAZAKHSTAN						UZBEKISTAN									
ADT	1,654	3,959	2,228	497	424		2,018	2,215	1,972	2,379	3,671	6,735	5,313	9,217		
Surface Condition-Length (km)	G	G-26; F-67	G-9; F-113	F	F		F-164; B-164	G-33; F-63	G-95; F-45	G	G	G	G	G		
AH Reference	AH 70	AH 63	AH 63	AH 63	AH 63		AH 63	AH 63	AH 63	AH 63	AH 63	AH 63	AH 63	AH 63		
Design Standard	II, III	II, III	II, III	III, Below III	III, Below III		II, III	II, III	II, III	II, III	II, III	I, III, III	I	I, II, III		
Section Length (km)	277	93	122	210	84		328	96	140	30	295	95	8	70		
Terrain	F	F	F	F	F		F	F	F	F	F	F	F	F		
No. of Lanes-Length (km)	2-277	2-293	2-122	2-210	2-84		2-328	2-96	2-140	2-30	2-295	2-78; 4-17	4-8	2-40; 4-30		
Surface Type-Length (km)	AC-15; PM-262	Alyrau PM-93	Doosar AC-81; PM-41	Kulsary AC-10; PM-68; CG-92; G-40	Beineu AC-2; PM-9; CG-69; G-4		AC-40; PM-288	Kungrad AC-56; PM-40	Nikus AC-70; PM-70	Beruni AC-22; PM-8	Turkul AC-170; PM-125	Gazli AC-75; PM-20	Bukhara AC-8	Kogan AC-32; PM-38	Mubarek	
Traffic Density (AADT) and Surface Condition (Green-Good; Yellow-Fair; Red-Bad)	[Color-coded bar chart showing traffic density and surface condition across the corridor segments]															

	UZBEKISTAN										AFGHANISTAN				
ADT	9,065	9,335	8,379	4,489	4,312	4,656	487		2,278	3,200	1,900	700	600	550	
Surface Condition-Length (km)	G	G	G	F	F	G	G		G	F	F	B	B	B	
AH Reference	AH 63	AH 63	AH 63	AH 63	AH 63	AH 63	AH 63		AH 62	AH 76	AH 76	AH 76	AH 76	AH 76	
Design Standard	I, II	I, II	I, II	II, III	II, III	I, II	II		II	II	II	Below III	Below III	Below III	
Section Length (km)	40	30	62	38	127	53	23		120	150	69	140	70	90	
Terrain	F	F	F	H	H	F	F		F	F	F	F	H	H	
No. of Lanes-Length (km)	2-22; 4-18	2-20; 4-10	2-41; 4-21	2-38	2-127	2-38; 4-15	2-23		2-120	2-150	2-69	1-140	1-70	1-90	
Surface Type-Length (km)	AC-40	AC-30	AC-62	AC-30; PM-8	AC-103; PM-24	AC-53	AC-23		AC-120	AC-150	AC-69	G-140	G-70	G-90	
Traffic Density (AADT) and Surface Condition (Green-Good; Yellow-Fair; Red-Bad)	[Color-coded bar chart showing traffic density and surface condition across the corridor segments]														

	AFGHANISTAN	
ADT	1,145	3,300
Surface Condition-Length (km)	B	F
AH Reference	AH 76	AH 1
Design Standard	Below III	II
Section Length (km)	290	116
Terrain	H	F
No. of Lanes-Length (km)	1-290	2-116
Surface Type-Length (km)	G-290	AC-116
Traffic Density (AADT) and Surface Condition (Green-Good; Yellow-Fair; Red-Bad)	[Color-coded bar chart showing traffic density and surface condition across the corridor segments]	

	Summary			
Road Characteristic	Kazakhstan	Uzbekistan	Afghanistan	Total
Total Length (km)	786	1,435	1,045	3,266
Surface Condition (km-%):				
Good	312-39.7%	835-58.1%	120-11.5%	1,066-32.6%
Fair	474-60.3%	437-30.5%	335-32.1%	1,246-38.2%
Bad	0-0.0%	164-11.4%	790-75.6%	954-29.2%
No of Lanes (km-%):				
2	786-100.0%	1,316-91.7%	1,045-100.0% ^(a)	3,147-96.4%
4	0-0.0%	119-8.3%	0-0.0%	119-3.6%
6	0-0.0%	0-0.0%	0-0.0%	0-0.0%
Surface Type (km-%):				
AC	108-13.7%	399-63.2%	455-43.5%	962-29.5%
PM	473-60.2%	114-18.1%	0-0.0%	587-18.0%
CG or G	205-26.1%	118-18.7%	590-56.5%	1,717-52.6%

Design Standard Codes and Surface Types: Primary=Access-controlled highway with 4 or more lanes divided by a median strip, design speed of 120 kph on level terrain and asphalt concrete (AC) or cement concrete (CC) pavement surface. Class I=Same as primary with narrower right-of-way and design speed of 100 kph; Class II=2 lanes, AC or CC pavement and design speed of 80 kph; Class III= 2 lanes, double bituminous surface treatment (PM) and design speed of 60 kph. CG=Compacted gravel; G=Gravel; E=Earth road.

^(a) 590 km one-lane road.

Характеристики дорожного коридора и плотность транспортных потоков

CAREC CORRIDOR 6b: EUROPE-PERSIAN GULF

		KAZAKHSTAN												
AADT		991	590	1,368	1,449	1,746	632	584	542	567	833	2,785	2,475	5,259
Surface Condition-Length (km)		G-100; F-2	G-123; F-8	G	G-12; F-93	G	G-60; F-124	F	F	G-12; F-82	G-55; F-20	G-22; F-147	G-146; F-143	F
AH Reference		AH 61	AH 61	AH 61	AH 61	AH 61	AH 61	AH 61	AH 61	AH 61	AH 61	AH 61	AH 61	AH 61
Design Standard		III	II, III	II, III	II, III	I, II, III	II, III, Below III	II, III, Below III	III	III	III	II, III	II, III	III
Section Length (km)		102	131	226	105	212	188	204	117	94	75	169	289	64
Terrain		F	H	H	H	H	H	F	F	F	F	F	F	F
No. of Lanes-Length (km)		2-102	2-131	2-226	2-105	2-192; 4-20	2-188	2-204	2-117	2-94	2-75	2-169	2-289	2-64
Surface Type-Length (km)		PM-102	AC-61; PM-70	AC-16; PM-210	AC-76; PM-29	AC-17; PM-195	AC-60; PM-124; CG-4	PM-130; CG-74	PM-117	PM-94	PM-75	AC-6; PM-163	AC-17; PM-272	PM-64
Traffic Density (AADT) and Surface Condition (Green-Good; Yellow-Fair; Red-Bad)														

		KAZAKHSTAN						UZBEKISTAN					
AADT		9,467	7,219	7,891	23,901	12,635	12,689	9,558	4,854	4,489	4,312	4,656	487
Surface Condition-Length (km)		G-28; F-58	G-58; F-52	G	G	G	G	G	G	F	F	G	G
AH Reference		AH 61	AH 5	AH 5	AH 5	AH 5	AH 5	AH 62	AH 62	AH 62	AH 62	AH 62	AH 62
Design Standard		I, II, III	I, II	I	I	I	I	I	II, III	II, III	II, III	I, II	II
Section Length (km)		86	110	27	75	102	100	75	70	38	127	53	23
Terrain		F	H	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
No. of Lanes-Length (km)		2-83; 4-3	2-13; 4-97	4-27	4-75	4-102	4-100	4-75	4-70	2-38	2-127	2-38; 4-15	2-23
Surface Type-Length (km)		AC-10; PM-76	AC-110	AC-11; CC-16	AC-33; CC-42	CC-102	AC-100	AC-75	AC-70	AC-30; PM-8	AC-103; PM-24	AC-53	AC-23
Traffic Density (AADT) and Surface Condition (Green-Good; Yellow-Fair; Red-Bad)													

		AFGHANISTAN											Summary																																																																													
AADT		2,278	3,200	1,900	700	600	550	1,145	3,300																																																																																	
Surface Condition-Length (km)		G	F	F	B	B	B	B	F																																																																																	
AH Reference		AH 62	AH 76	AH 76	AH 76	AH 76	AH 76	AH 76	AH 1																																																																																	
Design Standard		II	II	II	Below III	Below III	Below III	Below III	II																																																																																	
Section Length (km)		120	150	69	140	70	90	290	116																																																																																	
Terrain		F	F	F	F	H	H	H	F																																																																																	
No. of Lanes-Length (km)		2-120	2-150	2-69	1-140	1-70	1-90	1-290	2-116																																																																																	
Surface Type-Length (km)		AC-120	AC-150	AC-69	G-140	G-70	G-90	G-290	AC-116																																																																																	
Traffic Density (AADT) and Surface Condition (Green-Good; Yellow-Fair; Red-Bad)																																																																																										
Design Standard Codes and Surface Types: Primary=Access-controlled highway with 4 or more lanes divided by a median strip, design speed of 120 kph on level terrain and asphalt concrete (AC) or cement concrete (CC) pavement surface. Class I=Same as primary with narrower right-of-way and design speed of 100 kph; Class II=2 lanes, AC or CC pavement and design speed of 80 kph; Class III= 2 lanes, double bituminous surface treatment (PM) and design speed of 60 kph. CC=Compacted gravel; G=Gravel; E=Earth road.																																																																																										
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>Road Characteristic</th> <th>Kazakhstan</th> <th>Uzbekistan</th> <th>Afghanistan</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Total Length (km)</td> <td>2,172</td> <td>690</td> <td>1,045</td> <td>3,907</td> </tr> <tr> <td colspan="5">Surface Condition (km-%):</td> </tr> <tr> <td>Good</td> <td>1,058-48.7%</td> <td>525-76.1%</td> <td>120-11.5%</td> <td>1,503-38.5%</td> </tr> <tr> <td>Fair</td> <td>1,114-51.3%</td> <td>165-23.9%</td> <td>335-32.1%</td> <td>1,614-41.3%</td> </tr> <tr> <td>Bad</td> <td>0-0.0%</td> <td>0-0.0%</td> <td>790-75.6%</td> <td>790-20.2%</td> </tr> <tr> <td colspan="5">No of Lanes (km-%):</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>2,052-94.5%</td> <td>226-32.8%</td> <td>1,045-100.0%^(a)</td> <td>3,323-85.1%</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>120-5.5%</td> <td>464-67.2%</td> <td>0-0.0%</td> <td>584-14.9%</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>0-0.0%</td> <td>0-0.0%</td> <td>0-0.0%</td> <td>0-0.0%</td> </tr> <tr> <td colspan="5">Surface Type (km-%):</td> </tr> <tr> <td>AC</td> <td>373-17.2%</td> <td>498-72.2%</td> <td>455-43.5%</td> <td>1,486-38.0%</td> </tr> <tr> <td>PM</td> <td>78-3.6%</td> <td>32-4.6%</td> <td>0-0.0%</td> <td>110-2.8%</td> </tr> <tr> <td>CG or G</td> <td>1,721-79.2%</td> <td>0-0.0%</td> <td>590-56.5%</td> <td>2,311-59.2%</td> </tr> <tr> <td>CC</td> <td>0-0.0%</td> <td>160-23.2%</td> <td>0-0.0%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>																Road Characteristic	Kazakhstan	Uzbekistan	Afghanistan	Total	Total Length (km)	2,172	690	1,045	3,907	Surface Condition (km-%):					Good	1,058-48.7%	525-76.1%	120-11.5%	1,503-38.5%	Fair	1,114-51.3%	165-23.9%	335-32.1%	1,614-41.3%	Bad	0-0.0%	0-0.0%	790-75.6%	790-20.2%	No of Lanes (km-%):					2	2,052-94.5%	226-32.8%	1,045-100.0% ^(a)	3,323-85.1%	4	120-5.5%	464-67.2%	0-0.0%	584-14.9%	6	0-0.0%	0-0.0%	0-0.0%	0-0.0%	Surface Type (km-%):					AC	373-17.2%	498-72.2%	455-43.5%	1,486-38.0%	PM	78-3.6%	32-4.6%	0-0.0%	110-2.8%	CG or G	1,721-79.2%	0-0.0%	590-56.5%	2,311-59.2%	CC	0-0.0%	160-23.2%	0-0.0%	
Road Characteristic	Kazakhstan	Uzbekistan	Afghanistan	Total																																																																																						
Total Length (km)	2,172	690	1,045	3,907																																																																																						
Surface Condition (km-%):																																																																																										
Good	1,058-48.7%	525-76.1%	120-11.5%	1,503-38.5%																																																																																						
Fair	1,114-51.3%	165-23.9%	335-32.1%	1,614-41.3%																																																																																						
Bad	0-0.0%	0-0.0%	790-75.6%	790-20.2%																																																																																						
No of Lanes (km-%):																																																																																										
2	2,052-94.5%	226-32.8%	1,045-100.0% ^(a)	3,323-85.1%																																																																																						
4	120-5.5%	464-67.2%	0-0.0%	584-14.9%																																																																																						
6	0-0.0%	0-0.0%	0-0.0%	0-0.0%																																																																																						
Surface Type (km-%):																																																																																										
AC	373-17.2%	498-72.2%	455-43.5%	1,486-38.0%																																																																																						
PM	78-3.6%	32-4.6%	0-0.0%	110-2.8%																																																																																						
CG or G	1,721-79.2%	0-0.0%	590-56.5%	2,311-59.2%																																																																																						
CC	0-0.0%	160-23.2%	0-0.0%																																																																																							

^(a) 590 km one-lane road.

Характеристики дорожного коридора и плотность транспортных потоков

CAREC CORRIDOR 6c: EUROPE-ARABIAN SEA

	KAZAKHSTAN													
AADT	991	590	1,368	1,449	1,746	632	584	542	567	833	2,785	2,475	5,259	
Surface Condition-Length (km)	G-100; F-2	G-123; F-8	G	G-12; F-93	G	G-60; F-124	F	F	G-12; F-82	G-55; F-20	G-22; F-147	G-146; F-143	F	
AH Reference	AH 61	AH 61	AH 61	AH 61	AH 61	AH 61	AH 61	AH 61	AH 61	AH 61	AH 61	AH 61	AH 61	AH 61
Design Standard	III	II, III	II, III	II, III	I, II, III	II, III, Below III	II, III, Below III	II, III, Below III	III	III	II, III	II, III	II, III	II, III
Section Length (km)	102	131	226	105	212	188	204	117	94	75	169	289	64	
Terrain	F	H	H	H	H	H	H	F	F	F	F	F	F	F
No. of Lanes-Length (km)	2-102	2-131	2-226	2-105	2-192; 4-20	2-188	2-204	2-117	2-94	2-75	2-169	2-289	2-64	
Surface Type-Length (km)	PM-102	AC-61; PM-70	Zhambeltly AC-16; PM-210	Khoobda AC-76; PM-29	Aktobe AC-17; PM-195	Karabulak AC-60; PM-124; CG-4	Irgiz PM-130; CG-74	Aralak PM-117	Novokazalinsk PM-94	Tyuratam PM-75	Zhusaly AC-6; PM-163	Kyzylorda AC-17; PM-272	Turkistan PM-64	Torkol
Traffic Density (AADT) and Surface Condition (Green-Good; Yellow-Fair; Red-Bad)														

	KAZAKHSTAN				UZBEKISTAN				TAJIKISTAN				AFGHANISTAN			
AADT	9,467	7,219	7,891	23,901	13,443	4,532	4,030	3,982	4,041	41	2,200	2,500	3,400			
Surface Condition-Length (km)	G-28; F-58	G-58; F-52	G	G	G	G	B	G	B	River	B	B	G			
AH Reference	AH 61	AH 5	AH 5	AH 5 (Gulistan)	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7	AH 7		
Design Standard	I, II, III	I, II	I	I	I, II	III	II, III, Below III	II	II, Below III	0.2 (river crossing)	II	II	II	II		
Section Length (km)	86	110	27	75	20	17	311	83	102	0.2 (river crossing)	61	108	47			
Terrain	F	H	F	F	F	F	M	F	F	River	H	H	H	H		
No. of Lanes-Length (km)	2-83; 4-3	2-13; 4-97	4-27	4-75	2-15; 4-5	2-7; 4-10	2-311	2-73; 4-10	2-102	-	2-61	2-108	2-47			
Surface Type-Length (km)	Torkol AC-10; PM-76	Slymkent AC-110	Samarkand (border of Uzbekistan) AC-11; CC-16	Tashkent AC-33; CC-42	Syrdarynaskaya (Gulistan) AC-20	Jangjler (Yangier) PM-17	Dushanbe (border of Tajikistan) AC-131; PM-123; CG-57	Dushanbe AC-83	Kurgan - Tube AC-76; CG-26	Mirjalil Plain (border of Afghanistan) -	Shikhan AC-61	Kunduz AC-108	Polokumri AC-47	Doshi		
Traffic Density (AADT) and Surface Condition (Green-Good; Yellow-Fair; Red-Bad)																

AFGHANISTAN					
AADT	3,900	6,030	6,585	7,100	
Surface Condition-Length (km)	G	G	G-20; B-127	G	
AH Reference	AH 7	AH 7	AH 1	AH 1	
Design Standard	II	II	I, II, Below III	III	
Section Length (km)	108	64	147	77	
Terrain	M	M	M	F	
No. of Lanes-Length (km)	2-108	2-64	2-137; 4-10	2-77	
Surface Type-Length (km)	Doshi AC-108	Djulsaraj AC-64	Kabul AC-147	Jalalabad AC-77	Torkham (border of Pakistan)-AADT 1,100
Traffic Density (AADT) and Surface Condition (Green-Good; Yellow-Fair; Red-Bad)					

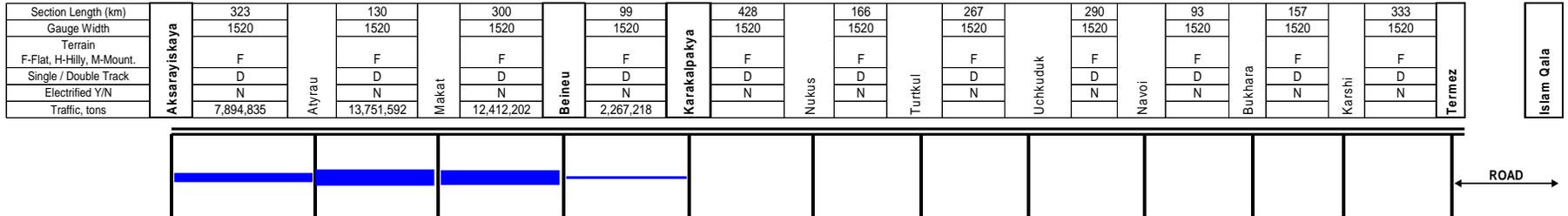
Design Standard Codes and Surface Types: Primary=Access-controlled highway with 4 or more lanes divided by a median strip, design speed of 120 kph on level terrain and asphalt concrete (AC) or cement concrete (CC) pavement surface. Class I=Same as primary with narrower right-of-way and design speed of 100 kph; Class II=2 lanes, AC or CC pavement and design speed of 80 kph; Class III= 2 lanes, double bituminous surface treatment (PM) and design speed of 60 kph. CG=Compacted gravel; G=Gravel; E=Earth road.

Summary

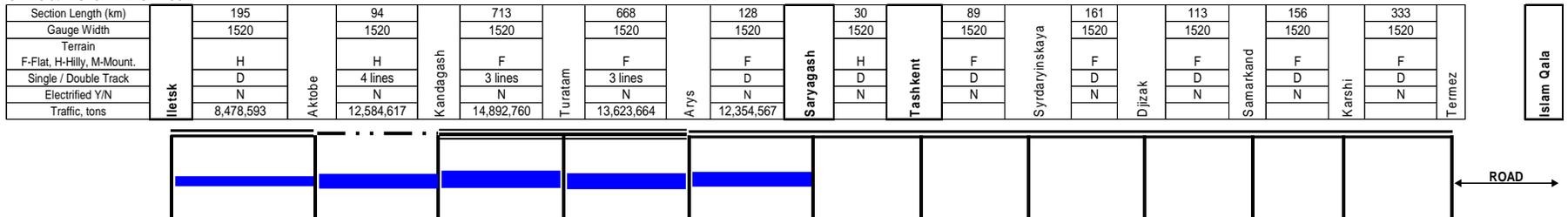
Road Characteristic	Kazakhstan	Uzbekistan	Tajikistan	Afghanistan	Total
Total Length (km)	2,172	139	496	612	3,419
Surface Condition (km-%):					
Good	1,058-48.7%	139-100.0%	83-16.7%	316-51.6%	1,596-46.7%
Fair	1,114-51.3%	0-0.0%	0-0.0%	0-0.0%	1,114-32.6%
Bad	0-0.0%	0-0.0%	413-83.3%	296-48.4%	709-20.7%
No of Lanes (km-%):					
2	2,052-94.5%	22-15.8%	486-98.0%	602-98.4%	3,162-92.5%
4	120-5.5%	117-84.2%	10-2.0%	10-1.6%	257-7.5%
6	0-0.0%	0-0.0%	0-0.0%	0-0.0%	0-0.0%
Surface Type (km-%):					
AC	373-17.2%	64-46.1%	290-58.5%	612-100.0%	1,339-39.2%
PM	78-3.6%	17-12.2%	123-24.8%	0-0.0%	218-6.4%
CG or G	1,721-79.2%	0-0.0%	83-16.7%	0-0.0%	1,804-52.7%
CC	0-0.0%	58-41.7%	0-0.0%	0-0.0%	58-1.7%

Характеристики железнодорожного коридора и плотность транспортных потоков

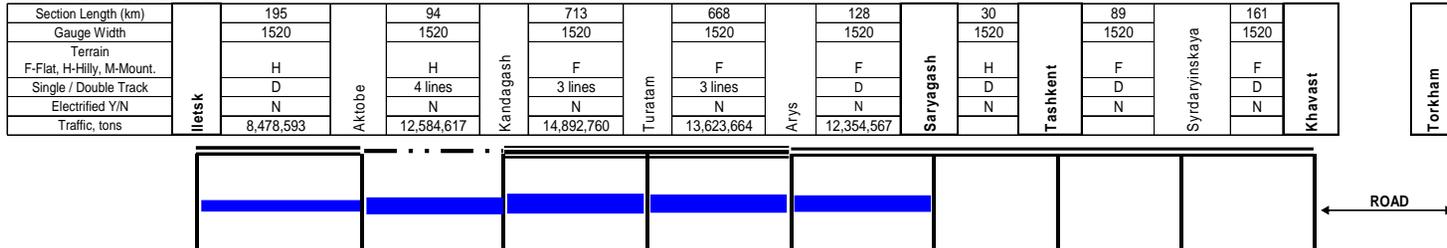
CAREC-6a: EUROPE-PERSIAN GULF



CAREC-6b: EUROPE-PERSIAN GULF



CAREC-6c: EUROPE-ARABIAN SEA



Lines in **RED** are electrified

Single line

Double line

Three lines

Four or more