



Справочный документ
Для 3-й сессии 18-го Заседания высокопоставленных официальных лиц
Июнь 2019 года

Отчет о проделанной работе и план работ транспортного сектора на 2019–2021 гг.

**Заседание высокопоставленных официальных лиц
Центральноазиатское региональное экономическое
сотрудничество
27–28 июня 2019 года
Ташкент, Узбекистан**

I. ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ

A. Введение

1. Одиннадцать стран Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) продолжают реализовывать Стратегию по транспорту и содействию торговле ЦАРЭС до 2020 г. (СТСТ-2020), которая нацелена на создание конкурентных коридоров, содействие перемещению товаров и людей по этим коридорам и обеспечение устойчивых, безопасных и удобных для пользователей транспортных сетей.

2. Приоритетная работа по инфраструктуре фокусирует внимание на строительстве и модернизации автодорог и железнодорожных линий вдоль шести мультимодальных коридоров ЦАРЭС, связывая в основном не имеющие выхода к морю страны ЦАРЭС с более широкими региональными и глобальными сетями. В Приложении 1 приведена Карта мультимодальных коридоров, которая была пересмотрена в 2017 году, чтобы включить Грузию и тем самым обеспечить сеть коридоров доступом к портам на Черном море и сухопутной границе с Турцией. Реализация физических инвестиций («твердая» инфраструктура) осуществляется при поддержке ряда взаимодополняющих инициатив по «нефизическим» аспектам в рамках пяти основных элементов, а именно: (i) безопасность дорожного движения, (ii) железные дороги, (iii) управление дорожными активами, (iv) содействие транспорту и (v) авиация.

B. Реализация секторных мероприятий

3. В данном отчете рассматривается прогресс, осуществленный странами ЦАРЭС в 2018 году относительно СТСТ-2020, и, соответственно, Плана работ транспортного сектора на 2018–2020 гг. Он также охватывает прогресс, достигнутый в реализации двух основных подсекторных стратегий: железнодорожной стратегии ЦАРЭС ([Раскрытие потенциала железных дорог: Стратегия железнодорожного транспорта ЦАРЭС, 2017-2030 гг.](#)) и стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС ([Безопасная связанность: Региональная стратегия безопасности дорожного движения стран ЦАРЭС, 2017-2030 гг.](#)).

4. Структура результатов СТСТ-2020 ЦАРЭС определяет три целевых показателя, которые должны быть достигнуты к 2020 году для физической инфраструктуры: (i) завершены строительство или реконструкция 7 800 км автодорог¹; (ii) 1 800 км вновь построенных железнодорожных путей и (iii) 2 000 км отремонтированных, электрифицированных или оснащенных сигнальными системами железнодорожных путей. Кроме того, Структура результатов СТСТ-2020 также ставит цель запустить в работу пять мультимодальных логистических центров и модернизировать, как минимум, пять ПП в регионе к 2020 году. На рисунках 1-3 показан совокупный прогресс с 2008 по 2018 годы по достижению этих целей, а в Таблице 1 представлена дальнейшая подробная информация об эффективности работы транспортного сектора с 2008 по 2018 годы.








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

5. СТСТ-2020 и План действий продолжают реализовываться удовлетворительно. Прогресс по автодорожным и железнодорожным проектам в странах ЦАРЭС уже превзошел целевые показатели 2020 года. Что касается автомобильных дорог, в 2018 году построено, модернизировано или усовершенствовано [498] км скоростных дорог или национальных автомагистралей, что в совокупности составляет 10 462 км и уже превышает целевую протяженность коридоров в 7 800 км, намеченную для строительства или усовершенствования к 2020 году. При этом в 2018 году не было завершенных проектов по железным дорогам, но была проведена успешная реконструкция 600 км железных дорог на коридоре Восток-Запад (маршрут Баку-Боюк Касик) в Азербайджане. Совокупный прогресс по железным дорогам (1 995 км новых и 4 033 км усовершенствованных железных дорог) также превзошел целевые показатели, установленные для 2020 года.

Рисунки 1–3. Прогресс развития сети мультимодальных коридоров (2008–2018 гг.)



Таблица 1: Годовые результаты транспортного сектора (2008–2018 гг.)

| Показатель | Базовое | | | | | | | | | 2016 | | Факт | Цель 2018 | Прогресс |
|--|---------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----------|-------|--|----------|
| | значен. | 2008 г. | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2017 | 2018 | | | |
| Построено или улучшено скоростных или национальных автомагистралей за год (км) | 181 | 254 | 1,154 | 953 | 1,116 | 1,312 | 1,450 | 809 | 1,363 | 1,372 | [498] | 475 |  | |
| Совокупная протяженность построенных или улучшенных скоростных или национальных автомагистралей (км) | 181 | 435 | 1,589 | 2,542 | 3,658 | 4,970 | 6,420 | 7,229 | 8,592 | 9,964 | [10,462] | 6,387 |  | |
| Совокупная доля всех автодорожных коридоров ЦАРЭС в хорошем состоянии (%)* | 64 | 66 | 71 | 75 | 79 | 85 | 74 | 77 | 82 | 74** | [76]** | 70 |  | |
| Новые железные дороги, построенные за год (км) | 0 | 286 | 179 | 293 | 75 | 0 | 1,036 | 0 | 126 | 0 | [0] | 58 |  | |
| Новые построенные железные дороги, совокупно (км) | 0 | 286 | 465 | 758 | 833 | 833 | 1,869 | 1,869 | 1,995 | 1,995 | [1,995] | 1,635 |  | |
| Улучшенные за год железные дороги (км) | 251 | 468 | 600 | 1,014 | 60 | 0 | 317 | 140 | 509 | 325 | [600] | 30 |  | |
| Улучшенные железные дороги, совокупно (км) | 251 | 719 | 1,319 | 2,333 | 2,393 | 2,393 | 2,710 | 2,850 | 3,108 | 3,433 | [4,033] | 1,908 |  | |

ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество; км = километр.

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

**На основе обновленных данных по протяженности автодорожных коридоров с расширением на Грузию.

6. Также продолжается осуществляться прогресс в других транспортных подсекторах. В рамках проектов по портам и морским перевозкам, на сегодняшний день завершено два крупных проекта. Расширение порта Актау было завершено в 2017 году, в то время как строительство международного морского порта в Туркменбаши было завершено в 2018 году. Логистический центр (ЛЦ), который интегрирован с международным морским портом в Туркменбаши, был также завершен в 2018 году. При этом ожидается, что строительство ЛЦ Замын-Ууд (Монголия) будет завершено к 2019 году. На сегодняшний день в Таджикистане улучшены два пограничных пункта пропуска (ПП): ПП Дусти – в 2015 году и Гулистон – в 2016 году. Еще четыре ПП реализуются в рамках проекта Регионального усовершенствования приграничных служб (РУПС) Азиатского банка развития. В настоящее время продолжается строительство ПП Карамык в Кыргызской Республике. ПП Торхам, Шаман и Вагха в Пакистане находятся [в процессе осуществления закупок, приобретения земли и проектирования объектов]. В Приложении 2 отражен прогресс и статус 108 транспортных инвестиционных приоритетных проектов в рамках СТСТ-2020.

(i) Прогресс в реализации сети мультимодальных коридоров

7. **Афганистан.** Транспортный сектор Афганистана продолжает реализацию автодорожных и железнодорожных проектов в рамках проектов, включенных в СТСТ-2020, как часть своей стратегии для реабилитации инфраструктуры страны. [Завершено] строительство 31-км автодороги Пули-Кумри – Доши, профинансированное Исламским банком развития (ИБР). Продолжается строительство 52-км участка Кольцевой автодороги между Леманом и Армаликом, финансируемое Правительством Саудовской Аравии. Азиатский банк развития (АБР) финансирует 151-км участок Кайсар-Дари Бум – оставшегося отсутствующего звена Кольцевой автодороги между Кайсаром и Леманом. Также осуществляется проект по содержанию автодороги Кабул-Джелалабад, финансируемый АБР. Осуществляется подготовка технико-экономического обоснования и детального дизайна для строительства альтернативного туннеля существующему туннелю Саланг при финансировании со стороны АБР и Инфраструктурного трастового фонда Афганистана. В то же время Всемирный банк (ВБ) оказывает поддержку строительству автодороги Баглан-Бамиян, а также реконструкции существующей автодороги и туннеля Саланг. Что касается железнодорожного сектора, осуществляется строительство 224-км железной дороги Хаф-Герат, связывающей Иран и Афганистан при финансовой поддержке от Правительства Ирана. Строительство железнодорожной станции Торгунди в Герате было завершено в 2017 году.

8. **Азербайджан.** Азербайджан продолжает реализацию железнодорожных, автодорожных и морских проектов на Коридоре ЦАРЭС 2. Строительство международного морского торгового портового комплекса Баку в Аляте (Фаза 1), финансируемое Правительством Азербайджана, было завершено в 2018 году. В рамках содействия железнодорожным перевозкам и торговле осуществляется реконструкция железнодорожной линии Восток-Запад. При финансировании со стороны ВБ и Правительства Азербайджана осуществляется модернизация электроснабжения, коммуникационных и сигнальных систем, при этом в 2018 году была завершена реконструкция 599,63 км путей при финансировании со стороны Синдиката чешских банков и Правительства Азербайджана. Продолжается строительство двух дополнительных полос на автодороге Гянджа-Газах-грузинская граница протяженностью 130 км, финансируемое Европейским банком реконструкции и развития (ЕБРР). Строительство логистического центра в международном морском торговом портовом

комплексе Баку запланировано как часть программы Правительства по созданию специальной экономической зоны в порту. В апреле 2019 года в Баку был проведен национальный семинар ЦАРЭС по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения.

9. **Китайская Народная Республика (КНР).** На 15-м заседании КТТС в Бангкоке в 2016 году, КНР акцентировала внимание на общей основе между Инициативой «Пояс-Путь» и СТСТ-2020, подтвердив свое желание работать с другими странами-членами ЦАРЭС с целью полной реализации проектов СТСТ-2020. Китайская Народная Республика продолжает оказывать поддержку реализации проектов СТСТ-2020 за счет кредитного финансирования инвестиционных проектов Экспортно-импортным банком Китая и Правительством КНР. Как часть продвижения содействия транспорту и торговле, КНР ратифицировала Конвенцию о международных дорожных перевозках Организации Объединенных Наций (МДП) в 2016 году. КНР начала осуществлять перевозки в рамках МДП в мае 2018 года. В отношении авиации, в 2018 году было завершено строительство комплексного пассажирского транспортного хаба в аэропорту Урумчи.

10. **Грузия.** Вступление Грузии в члены ЦАРЭС в 2016 году проложило дорогу для расширения сети коридоров ЦАРЭС до портов Черного моря и наземной границы с Турцией. Одиннадцать стран-членов ЦАРЭС одобрили пересмотренные коридоры ЦАРЭС в 2017 году. Согласно планам Правительства Грузии по развитию своего логистического сектора, планируемые логистические центры Тбилиси и Кутаиси включены в предлагаемые логистические центры ЦАРЭС. Расширение международного аэропорта Кутаиси и инициативы по нефизическим аспектам, включая реализацию европейских положений в национальном законодательстве с целью продвижения более безопасной и надежной системы воздушного транспорта в Грузии, предложены для включения в инвестиционные проекты ЦАРЭС в рамках компонента авиации. Грузия поддерживает Стратегию безопасности дорожного движения ЦАРЭС и осуществляет реализацию собственной национальной стратегии безопасности дорожного движения. Один из технических семинаров ЦАРЭС по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения был проведен в Тбилиси в апреле 2019 года.

11. **Казахстан.** Казахстан продолжает реализацию проектов СТСТ-2020 на Коридорах ЦАРЭС 1, 2, 3 и 6. Проект реабилитации дороги Актау-Бейнеу, финансируемый АБР и Правительством Казахстана, был завершен в 2018 году. Ожидается, что проект реконструкции дороги Астана-Караганда будет завершен в 2019 году. Все другие дорожные проекты в рамках СТСТ-2020 в Казахстане были завершены, включая казахстанскую часть Транзитного коридора Западная Европа - Западный Китай, реконструкцию автодороги Алматы-Капшагай, автодороги Алматы-Хоргос и автодороги Шымкент-Ташкент. Расширение порта Актау (Фаза 3), финансируемого Казахстанским банком развития, морским портом Актау и частными инвестициями, также было завершено в 2018 году. Продолжается строительство ЛЦ Хоргос.

12. **Кыргызская Республика.** Продолжаются работы по транспортным проектам вдоль Коридоров ЦАРЭС 1, 2 и 3 в Кыргызской Республике. Ведутся работы по проекту усовершенствования Коридора ЦАРЭС 3 (реабилитация автодороги Бишкек-Ош), финансируемому за счет кредита и гранта от АБР, Евразийского банка развития и собственного бюджета Правительства Кыргызской Республики. Продолжается реконструкция автодороги Север-Юг (Балыкчи-Кочкор-Арал-Казарман-Джалал-Абад), которая связывает транспортные Коридоры ЦАРЭС 3 (Бишкек-Ош) и ЦАРЭС 1 (Бишкек-Нарын-Торугарт). Завершается работа над технико-экономическим обоснованием по

электрификации железной дороги Луговая-Бишкек (Аламедин). В рамках авиации осуществляется расширение системы управления воздушным движением (УВД) на период с 2019 по 2023 годы. Кыргызская Республика осуществляет пилотную реализацию контракта на обслуживание автодороги, ориентированное на результаты, на участке тоннеля Кара-Балта-Тоо-Ашуу дороги Бишкек-Ош.

13. **Монголия.** Монголия продолжает реализовывать транспортные проекты вдоль Коридора ЦАРЭС 4. В 2018 году были завершены три крупных проекта в рамках СТСТ-2020, включая новый международный аэропорт в Улан-Баторе, подъездную дорогу от Улан-Батора к новому международному аэропорту и строительство Западной региональной автодороги до границы КНР. Фаза 2 развития западных региональных дорог, соединяющая Улан-Байшинт (пункт пропуска на границе с Россией) и Ярант (пункт пропуска на границе с КНР), как ожидается, будет завершена в 2019 году, в то же время также осуществляется строительство автодороги Ундурхаан-Баруун-Урт-Бичигт-Хулудао/Чифэн-Цзиньчжоу, и ожидается, что оно будет завершено к 2020 году. В области логистики продолжается строительство логистического центра в Замын-Ууде, финансируемого за счет займа и гранта АБР. Также ведется разработка национальной политики и плана действий по безопасности дорожного движения при поддержке технической помощи со стороны АБР.

14. **Пакистан.** Продолжаются работы по завершению транспортных проектов вдоль Коридоров 5 и 6 в Пакистане. В 2018 году завершено строительство участка Хасанабдал-Хавелиан скоростной автодороги E-35, которая обеспечивает связь с северным Пакистаном и КНР по Каракорумскому шоссе; финансирование было предоставлено АБР, Министерством международного развития (DFID) и Правительством Пакистана. Строительство 62-км Годжра-Шоркот (участок 2) автомагистрали M-4 также было завершено при финансировании за счет займа АБР и гранта DFID. Ведется строительство участка 3 автомагистрали M-4 (64 км от Шоркота до Ханевала), финансируемое АБР, Азиатским инфраструктурным инвестиционным банком (АИИБ), DFID и правительством Пакистана. Улучшение инфраструктуры ППГ в Торхаме, Вагхе и Чамане находится в процессе закупок, приобретения земли и проектирования объектов при поддержке займа АБР в рамках Регионального проекта по усовершенствованию приграничных служб (РУПС) ЦАРЭС. В рамках программы Экономического коридора Китай-Пакистан (ЭККП) планируется реконструкция магистральной железной дороги (ML-1) между Карачи и Пешаваром.

15. **Таджикистан.** Таджикистан продолжает реализовывать автодорожные, железнодорожные и логистические проекты вдоль Коридоров ЦАРЭС 3, 5 и 6. Завершена реконструкция автодорог Восе-Ховалинг и Сайрон-Карамик (174 км) в рамках Проекта по усовершенствованию Коридоров ЦАРЭС 3 и 5, финансируемого АБР и Правительством Таджикистана. В настоящее время реализуются два контракта, ориентированные на результаты, по содержанию этих двух автодорожных участков. Продолжаются работы на Коридоре ЦАРЭС 3 (Душанбе-граница Узбекистана) и ожидается, что они будут завершены в 2020 году; проект финансируется за счет займов от АБР, ЕБРР, АИИБ и собственного бюджета Правительства Таджикистана. Проводится согласование проекта и технико-экономического обоснования для строительства железнодорожной линии Колхозабад-Дусти-Панджи-Пойон-граница Афганистана (50 км). Что касается логистики, завершена подготовка технико-экономического обоснования для строительства логистического центра Нижний Пяндж.

16. **Туркменистан.** Туркменистан продолжает реализовывать мультимодальные и логистические проекты на Коридоре ЦАРЭС 2 за счет собственного бюджета Правительства Туркменистана. Строительство международного морского порта в Туркменбаши и интегрированного логистического центра было завершено в 2018 году. Продолжаются работы по реконструкции автодороги Ашгабат-Туркменбаши, которые, как ожидается, будут завершены к 2020 году.

17. **Узбекистан.** Узбекистан продолжает реализовывать автодорожные, железнодорожные проекты и проекты по содействию торговле вдоль Коридоров ЦАРЭС 2, 3 и 6. Реконструкция и модернизация 100 км автомагистрали М39 были завершены в 2018 году при поддержке финансирования со стороны ИБР и Правительства Узбекистана. В рамках железнодорожных проектов в 2017 году завершена электрификация железнодорожного участка Карши-Термез (325 км), которая финансировалась за счет займа от JICA и за счет собственных средств «Узбекистан темир юллари» (железные дороги Узбекистана). Перед этим в 2016 году была успешно завершена электрификация линии Мароканд-Карши (Коридор ЦАРЭС 6). Планируется, что электрификация железнодорожного участка Мароканд-Навои-Бухара (452 км) будет завершена к 2022 году при финансировании со стороны АИИБ и Правительства Узбекистана. Осуществляется Фаза 3 Программы инвестиций в автомобильные дороги Коридора ЦАРЭС 2, целью которой является реконструкция 220 км автодорог в Ташкентской, Наманганской и Бухарской областях, финансируемая АБР и Правительством Узбекистана. В секторе авиации продолжается строительство ангара для Боинга-787 за счет собственных средств «Узбекских авиалиний» и кредита Фонда реконструкции и развития Узбекистана и ожидается, что оно будет завершено к 2020 году.

(iii) **Операционное и институциональное усиление**

18. Транспортный сектор реализует СТСТ-2020 посредством инициатив в пяти приоритетных областях, а именно: (i) безопасность дорожного движения, (ii) железные дороги, (iii) управление дорожными активами, (iv) упрощение трансграничных перевозок и (v) авиация. Прогресс и достижения в рамках этих пяти элементов кратко изложены ниже.

Безопасность дорожного движения

19. Страны ЦАРЭС в настоящее время осуществляют реализацию региональной стратегии безопасности дорожного движения (СББД) [«Безопасная связанность: Региональная стратегия безопасности дорожного движения для стран ЦАРЭС \(2017–2030 гг.\)»](#), одобренной 15-й Министерской конференцией в ноябре 2016 года. В соответствии с рамками, предусмотренными Глобальным планом Организации Объединенных Наций по Десятилетию действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2011–2020 годы, СБДД ЦАРЭС опирается на пять столпов, которые лежат в основе планирования безопасности дорожного движения: (i) управление безопасностью дорожного движения, (ii) более безопасные дороги, (iii) более безопасные транспортные средства, (iv) более безопасные участники дорожного движения и (v) помощь после аварий. Первоначальные усилия по реализации фокусировались на компоненте 2 (более безопасные дороги) посредством проведения двух региональных семинаров по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения в Душанбе (август 2018 года) и Стамбуле (апрель 2018 года).

20. Страны ЦАРЭС продолжают вводить в действие СБДД. Текущая работа фокусируется на Элементе 2 (Более безопасные дороги). В 2018 году были опубликованы три Руководства по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения ЦАРЭС (Руководство 1: [Аудит безопасности дорожного движения](#); Руководство 2: [Более безопасные дорожные работы](#); Руководство 3: Управление придорожными препятствиями) и теперь они доступны на четырех языках (английский, русский, монгольский и китайский). Проведен ряд национальных семинаров по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения (в Кыргызской Республике, Таджикистане, Азербайджане, Грузии и Узбекистане), чтобы помочь дорожным ведомствам в странах ЦАРЭС в области обеспечения более безопасных дорог. Четырехдневные семинары, на которых были представлены практические занятия по проведению расследования «слепых пятен» и аудитов безопасности дорожного движения, были положительно приняты участвующими практикующими специалистами и заинтересованными сторонами в секторе автодорожного транспорта.

21. В Приложении 3 приводится обобщенная информация о состоянии безопасности дорожного движения в странах-членах ЦАРЭС по состоянию на 2018 год. Семь из 11 стран-членов (Азербайджан, Китайская Народная Республика, Грузия, Монголия, Пакистан, Туркменистан и Узбекистан) имеют национальные стратегии безопасности дорожного движения, утвержденные правительством. Кыргызская Республика в настоящее время завершает разработку своей национальной стратегии безопасности дорожного движения. Наличие системы координации, управления и финансирования для обеспечения безопасности дорожного движения на национальном уровне остается проблемой для большинства стран.

Управление дорожными активами

22. Управление дорожными активами было определено в качестве ключевого приоритета СТСТ-2020, признавая постоянный вызов обеспечения адекватных уровней финансовых и технических вкладов с целью содержания существующих и новых автодорожных активов на коридорах ЦАРЭС. Три продукта знаний (Сборник; [Руководство по контрактам на содержание автодорог, ориентированным на результаты](#), и [Руководство по платным автодорогам в ЦАРЭС для лиц, принимающих решения](#)) были опубликованы на двух языках (английском и русском) и в настоящее время распространяются среди стран ЦАРЭС.

23. По состоянию на 2018 год, компоненты УДА были включены в автодорожные проекты в странах ЦАРЭС, включая Афганистан, Грузию и Таджикистан. Контракты на содержание дорог, ориентированные на результаты, реализуются в нескольких дорожных проектах в Афганистане, Китайской Народной Республике, Кыргызской Республике и Таджикистане.

Железные дороги

24. В настоящее время 11 стран-членов ЦАРЭС реализуют стратегию [“Раскрытие потенциала железных дорог: Стратегия железнодорожного транспорта ЦАРЭС на 2017–2030 гг.»](#), которая была разработана в качестве руководящего документа для

обоснованного долгосрочного развития железных дорог ЦАРЭС. На 17-м заседании ККТС в Стамбуле (Турция) в апреле 2018 года страны-члены ЦАРЭС обратились за дополнительной помощью с целью ускорения реализации железнодорожной стратегии. На основании этой просьбы АБР на данном этапе мобилизовал новый проект технической помощи (ТП) при финансовой поддержке Фонда сокращения бедности и регионального сотрудничества Китайской Народной Республики (ФСБРС) и Фонда региональной торговли и связанности Азии Великобритании (ARTCF). Бюджет ТП составляет 2 миллиона долларов США, и его срок реализации охватывает период с 2019 по 2021 годы.

25. Рабочая группа по железнодорожному транспорту ЦАРЭС (РГЖТ) провела заседание в Ташкенте (Узбекистан) 22-25 апреля, чтобы согласовать практические меры для реализации Железнодорожной стратегии ЦАРЭС. РГЖТ рассмотрела предложенный подход к новому проекту ТП и согласовала пути его оптимизации для эффективной реализации Стратегии в следующих ключевых областях:

- **Секторные оценки**, чтобы определить ключевые сильные стороны и возможности для дальнейшего усовершенствования железнодорожного подсектора в каждой стране-члене ЦАРЭС;
- **Разработка субрегиональной модели железнодорожных перевозок**, чтобы можно было использовать подход, основанный на данных, к развитию железнодорожных коридоров;
- **Подготовка проектов**, которая будет руководствоваться обоснованными принципами и будет поддерживаться в рамках ТП;
- **Развитие потенциала, продукты знаний и мероприятия**, согласованные с потребностями стран-членов ЦАРЭС.

Содействие трансграничным перевозкам и логистике

26. Режим содействия перевозкам в регионе ЦАРЭС регулируется многочисленными соглашениями по упрощению процедур перевозок, разрешающими перемещение транспортных средств и грузов через границы. Основное внимание двусторонних и многосторонних транспортных соглашениях акцентировано на регулировании коммерческих прав на перевозку, в то время как международные соглашения и конвенции устанавливают общие согласованные процедуры для перемещения транспортных средств, грузов и экипажей через границы.

27. С недавним присоединением Пакистана и КНР к Конвенции ООН о международных перевозках грузов с применением книжки МДП (МДП), весь регион ЦАРЭС в настоящее время охвачен системой гарантий таможенного транзита МДП. Обе недавно присоединившиеся страны – Пакистан и Китайская Народная Республика – начали осуществлять перевозки МДП в 2018 году. Страны ЦАРЭС продолжают реализацию региональных проектов по усовершенствованию приграничных услуг в Кыргызской Республике, Таджикистане, Пакистане и Монголии.

Авиация

28. Стратегическое расположение стран ЦАРЭС означает, что регион обладает потенциалом служить авиационным хабом, в том числе для осуществления пассажирских и грузовых перевозок. Географическое положение многих стран ЦАРЭС, не имеющих выхода к морю, делает воздушный транспорт очень важным видом транспорта. На 15-й

Министерской конференции ЦАРЭС, состоявшейся в октябре 2016 года, премьер-министр Пакистана Наваз Шариф призвал страны ЦАРЭС добиваться большей региональной интеграции в авиационном секторе. В поддержку этой инициативы в апреле 2017 года в Сингапуре был проведен консультационный семинар.

29. Участники 16-го заседания ККТС в Тбилиси (Грузия, май 2017 г.) одобрили включение авиации в качестве пятого элемента в рамках работы транспортного сектора ЦАРЭС. Кроме того, участники 16-го заседания ККТС одобрили разработку предварительного исследования по авиации ЦАРЭС, чтобы понять текущее состояние авиации в регионе ЦАРЭС и определить области, в которых ЦАРЭС может оказать поддержку с целью обеспечения региональной связанности и экономического развития посредством авиации. Обзорное исследование по авиации было опубликовано в 2018 году и в настоящее время распространяется среди стран ЦАРЭС. Исследование построено на трех основных компонентах развития авиации: политика и регулирование, инфраструктура и оборудование, а также операции. Поэтапный подход к открытию авиационного рынка ЦАРЭС является главной рекомендацией исследования.

30. По просьбе правительства Монголии в настоящее время разрабатывается проект, который поможет Монголии и другим странам ЦАРЭС понять, как можно либерализовать сектор воздушного транспорта в интересах туризма и экономики в целом. В рамках исследования будут рассмотрены многочисленные проблемы, сдерживающие развитие авиации в Монголии и в рамках ЦАРЭС.

II. СЕКТОРНЫЙ ПЛАН РАБОТЫ НА 2019 ГОД

31. Запланированные мероприятия в рамках транспортного сектора на 2019-2021 гг. приведены в Таблице 2.

Таблица 2. Мероприятия транспортного сектора на 2019-2021 годы

| Приоритетная область | Мероприятия | Сроки |
|---|--|------------------------|
| Безопасность дорожного движения | Национальные семинары по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения (ИОБДД) | 2019 г. |
| | Разработка 4-го руководства по ИОБДД (продукт знаний) | 2020 г. |
| Управление дорожными активами | Продукт знаний по статусу СУДА в странах ЦАРЭС | 2020-2021 гг. |
| | 2-е заседание Рабочей группы по управлению дорожными активами | 2020 г. |
| Железные дороги | Разработка региональной транспортной модели, оценок подсекторов, продуктов знаний и развитие потенциала | 2019-2021 гг. |
| | Техническое заседание официальных лиц железнодорожного сектора ЦАРЭС | Май 2019 г. |
| | 5-е заседание Рабочей группы по железнодорожному транспорту | Ноябрь-декабрь 2019 г. |
| Содействие трансграничным перевозкам и логистике | Продукт знаний по управлению коридорами ЦАРЭС: <ul style="list-style-type: none"> - Обзор передовых мировых институциональных механизмов, практики в области инфраструктуры и операционной деятельности - Обобщение проблемных вопросов и действий в регионе ЦАРЭС - Рекомендации для национальных транспортных | 2020-2021 гг. |

| | администраций и других соответствующих ведомств | |
|--------------------------|---|---------------|
| Авиация | Исследование и моделирование развития национального авиационного сектора (в Монголии и других заинтересованных странах) | 2019-2021 гг. |
| Транспорт в целом | Завершение разработки Транспортной стратегии ЦАРЭС до 2030 года | 2019 г. |
| | Завершение работы и утверждение Региональной технической помощи для финансирования мероприятий по обмену знаниями для транспортного сектора ЦАРЭС | 2020 г. |

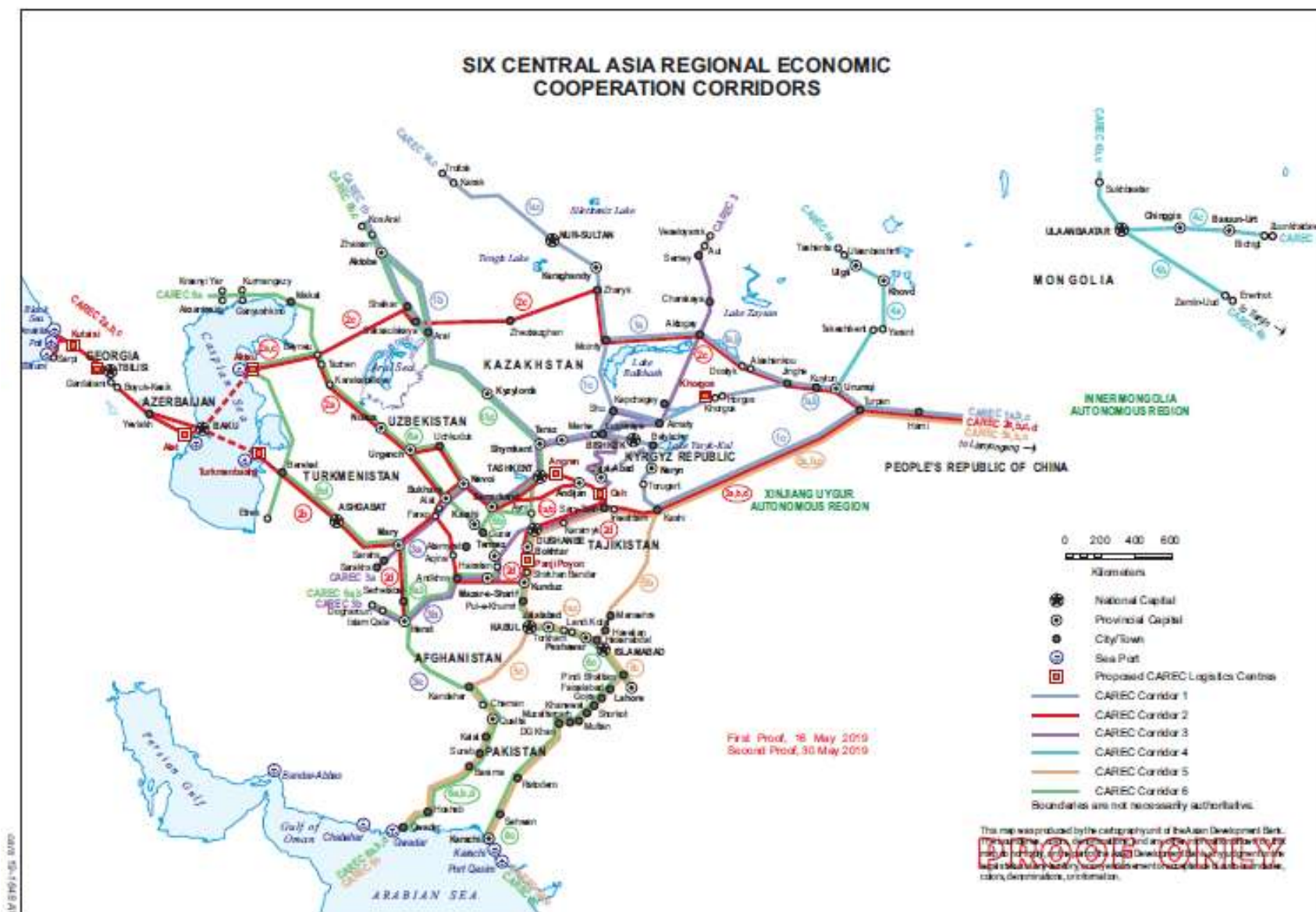
III. КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ РУКОВОДСТВА ОТ ВЫСОКОПОСТАВЛЕННЫХ ОФИЦИАЛЬНЫХ ЛИЦ

32. **Утверждение представить проект Транспортной стратегии ЦАРЭС до 2030 года на одобрение высокопоставленными официальными лицами и министрами ЦАРЭС.** На 17-м заседании ККТС, состоявшемся в Стамбуле (Турция) 18-20 апреля 2018 года, страны-члены ЦАРЭС подтвердили необходимость подготовки новой Транспортной стратегии ЦАРЭС до 2030 года, которая будет опираться на прогресс, достигнутый в рамках СТСТ-2020, углублять работу по всем транспортным подсекторам и приведет мероприятия в соответствие с повесткой дня в области инфраструктуры в рамках Стратегии ЦАРЭС до 2030 года. Проект Стратегии был подготовлен и разослан странам-членам ЦАРЭС для изучения и получения комментариев.

33. Участники 18-го заседания ККТС, состоявшегося в Ташкенте (Узбекистан) в апреле 2019 года, одобрили проект в принципе и предложили уточнения, которые уже включены в версию, представленную ЗВОЛ для одобрения. Проект ТСЦ-2030 будет отражать дальнейшее мнение и руководство от ЗВОЛ ЦАРЭС и Совещания НК, и будет доработан для одобрения на 18-ой Министерской конференции ЦАРЭС.

34. **Руководство в отношении дальнейшей работы по подготовке новой технической помощи с целью поддержки мероприятий транспортного сектора.** В настоящее время АБР осуществляет подготовку технической помощи в размере 1 миллиона долларов США (ТП: Обмен знаниями и услуги в области транспорта и содействия транспорту, Фаза 2), чтобы оказать поддержку деятельности Координационного комитета по транспортному сектору, включая реализацию Транспортной стратегии ЦАРЭС до 2030 года. Поэтому ККТС адресуется просьба одобрить завершение работы и утверждение ТП к июню 2019 года.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1: КАРТА КОРИДОРОВ ЦАРЭС



ПРИЛОЖЕНИЕ 2: ПЕРЕЧЕНЬ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ПО СТРАНАМ

| № | Страна | № ИП | Название проекта | Стоимость (млн. \$) | Период реализации | Статус |
|--------------|--------|---------|--|------------------------|-----------------------|------------------------|
| 1 | АФГ | ИП 1 | Автодорога Кайсар-Бала Мургаб | 407 | 2012–2023 | Текущий |
| 2 | АФГ | ИП 3 | Автодорога Леман-Армалик | 39 | 2012– | Текущий |
| 3 | АФГ | ИП 4 | Автодорога Пул-и-Хумри-Доши | 21 | [2013–2018] | [Завершен] |
| 4 | АФГ | ИП 8 | Строительство автодороги Кабул - Джелалабад | 172 | 2011–2019 | Текущий |
| 5 | АФГ | ИП 9 | Строительство ж/д Розанак/Гориан-Герат (Иран-Афганистан) | 150 | 2015–2020 | ТЭО завершено |
| 6 | АФГ | ИП 11.1 | Строительство ж/д Ширхан Бандар-Кундуз-Холам-Найбабад-Андхой-Герат | 2 000 | 2015–2020 | ТЭО завершено |
| 7 | АФГ | ИП 12 | Строительство ж/д Акина-Андхой (Туркменистан-Афганистан) | 75 | 2016–2020 | ТЭО завершено |
| 8 | АФГ | ИП 101 | Строительство ж/д граница Туркменистана - Герат | Не опред. | 2015–2020 | Пред. ТЭО завершено |
| 9 | АФГ | ИП 102 | Автодорожный тоннель Саланг | 1 000 | 2014–2020 | Текущий |
| 10 | АФГ | ИП 103 | Реконструкция автодороги Мазари-Шариф – Кундуз | 99 | 2011– | Текущий |
| Итого | | | | 3 963 | | |
| 11 | АЗЕ | ИП 1 | Автомагистраль Восток-Запад (Евлах – Гянджа: две дополнительные полосы; Гянджа – кольцевая дорога: четыре полосы) | 237 | 2007–2014 | Завершен |
| 12 | АЗЕ | ИП 2 | Содействие железнодорожному транспорту и торговле: Реконструкция железных дорог Азербайджана | 1 600 | 2010–2020 | Текущий |
| 13 | АЗЕ | ИП 3 | Приобретение большегрузных паромов и судов «ро-ро» Азербайджанским государственным морским пароходством | 69 | 2010–2014 | Завершен |
| 14 | АЗЕ | ИП 4 | Строительство Бакинского международного морского торгового портового комплекса (Алят), Фаза 1 | 440 | 2011–2018 (Фаза 1) | Завершен |
| 15 | АЗЕ | ИП 5 | Автодороги Хаджигабул – Евлах и Гянджа – Газах (Хаджигабул-Кюрдамир: дополнительные две полосы; Кюрдамир-Уджар-Евлах: дополнительные две полосы; Гянджа-Газах-граница Грузии: дополнительные две полосы) | 1 212 | 2011–2021 | Текущий |
| 16 | АЗЕ | ИП 101 | ЛЦ Бакинский порт в Аляте | Не опред. | Не опред. | Запланирован |
| Итого | | | | 3 558 | | |
| 17 | КАЗ | ИП 1 | Реконструкция автодороги Астана - Караганда | 415 | 2013–2018 | Текущий |
| 18 | КАЗ | ИП 2 | Реконструкция автодороги Алматы – Капчагай (Капшагай) | 208 | 2013–2017 | Завершен |
| 19 | КАЗ | ИП 3 | Реконструкция автодороги Актау - Бейнеу (Программа ММФ для Коридора 2: участок в Мангистауской области) | 718 | 2010– | Завершен |

| № | Страна | № ИП | Название проекта | Стоимость (млн. \$) | Период реализации | Статус |
|--------------|--------|--------|--|------------------------|----------------------|--------------|
| 20 | КАЗ | ИП 4 | Реконструкция транзитного коридора Западная Европа – Западный Китай (Актюбинская область (Казахстан) – Синьцзян (КНР)) | 4 670 | 2009–2017 | Завершен |
| 21 | КАЗ | ИП 5 | Электрификация участка ж/д Алматы – Актогай | 740 | Не опред. | Запланирован |
| 22 | КАЗ | ИП 6 | Электрификация участка ж/д Достык - Актогай | 510 | Не опред. | Запланирован |
| 23 | КАЗ | ИП 7 | Электрификация участка ж/д Актогай - Моинты | 740 | Не опред. | Запланирован |
| 24 | КАЗ | ИП 10 | Расширение порта Актау (Фаза 1 и 2) | 82 | 2006-2015 | Завершен |
| | | | Расширение порта Актау (Фаза 3) – новый проект | 38 | 2015-2018 | Завершен |
| 25 | КАЗ | ИП 13 | Строительство новой железнодорожной ветки Джекказган - Саксаульская | 3 032 | 2012–2016 | Завершен |
| 26 | КАЗ | ИП 17 | Автодорога Шымкент – Ташкент | 267 | 2012–2017 | Завершен |
| 27 | КАЗ | ИП 101 | Автодорога Алматы – Хоргоc | 1 068 | 2013–2017 | Завершен |
| 28 | КАЗ | ИП 102 | Усовершенствование автодорожного ПП в Достыке | 8 | 2014– | Текущий |
| 29 | КАЗ | ИП 103 | Усовершенствование железнодорожного ПП в Достыке | 300 | Не опред. | Запланирован |
| 30 | КАЗ | ИП 104 | Усовершенствование автодорожного ПП в Хоргоcе | 8 | 2014- | Текущий |
| 31 | КАЗ | ИП 105 | Усовершенствование автодорожного ПП в Тажене | 8 | 2014– | Текущий |
| 32 | КАЗ | ИП 106 | Усовершенствование автодорожного ПП в Конысбаева | 3 | 2014– | Текущий |
| 33 | КАЗ | ИП 107 | ЛЦ "Порт Актау" | 31 | Не опред. | Запланирован |
| 34 | КАЗ | ИП 108 | ЛЦ «Хоргоc» | 85 | 2014– | Текущий |
| Итого | | | | 12 931 | | |
| 35 | КГЗ | ИП 1 | Реконструкция автодороги Бишкек-Торугарт | 453 | 2010–2017 | Завершен |
| 36 | КГЗ | ИП 4 | Электрификация железнодорожной линии Луговая-Бишкек (Аламедин) | Не опред. | 2019-2025 | Текущий |
| 37 | КГЗ | ИП 5 | Реконструкция железнодорожной линии Балыкчи-Чалдовар-Луговая | Не опред. | 2019-2025 | Текущий |
| 38 | КГЗ | ИП 6 | Приобретение оборудования для железнодорожной вагоноремонтной мастерской | Не опред. | 2019-2025 | Текущий |
| 39 | КГЗ | ИП 7 | Реконструкция международного аэропорта г. Ош | 105 | Не опред. | Запланирован |
| 40 | КГЗ | ИП 8 | Расширение технических возможностей кыргызской системы УВД | 14 | 2019–2023 | Текущий |
| 41 | КГЗ | ИП 9 | Реконструкция автодороги Бишкек – Ош | 192 | 2014–2019 | Текущий |
| 42 | КГЗ | ИП 11 | Строительство северной объездной дороги (Бишкек – Кара-Балта) | 350 | Не опред. | Запланирован |
| 43 | КГЗ | ИП 102 | Дорога Север-Юг: Балыкчи – Кочкор – Арал – Казарман – Джалал-Абад | 850 | 2014–2020 | Текущий |
| 44 | КГЗ | ИП 104 | Усовершенствование автодорожного ПП в Карамыке | 8 | 2016–2018 | Текущий |
| 45 | КГЗ | ИП 105 | ЛЦ Ош | 15 | Не опред. | Запланирован |
| Итого | | | | 2 321 | | |

| № | Страна | № ИП | Название проекта | Стоимость (млн. \$) | Период реализации | Статус |
|--------------|--------|----------|--|------------------------|----------------------|--------------|
| 46 | МОН | ИП 1 | Проект развития западной региональной автодороги (Граница КНР в Яранте – Ховд – Улгий – Уланбайшинг) | 145 | 1995–2018 | Завершен |
| 47 | МОН | ИП 2 | Проект развития региональной автодороги (строительство дороги Алнатбулаг – Улан-Батор – Замын-Ууд) | 126 | 1995–2014 | Завершен |
| 48 | МОН | ИП 5 | Строительство нового международного аэропорта в Улан-Баторе | 591 | 2008–2018 | Завершен |
| 49 | МОН | ИП 10 | Подъездная дорога к новому международному аэропорту в Улан-Баторе | 140 | 2015–2018 | Завершен |
| 50 | МОН | ИП 11 | ММФ Проект реконструкции Западной региональной автодороги (Фаза 2)– аймаки (области) Баян Улгий и Ховд | 120 | 2012-2019 | Текущий |
| 51 | МОН | ИП 12 | Депо по ремонту подвижного состава | 59 | 2020–2022 | Запланирован |
| 52 | МОН | ИП 13 | Центр централизованного управления движением поездов | 29 | 2020–2021 | Запланирован |
| 53 | МОН | ИП 14 | Железнодорожная пассажирская станция г. Улан-Батор | 36 | 2020-2021 | Запланирован |
| 54 | МОН | ИП 101 | Автодорога Ундурхаан (АН32)– Баруун-Урт – Бичигт – Хулудао/Чифэн - Дзиньчжоу | 268 | 2014–2024 | Текущий |
| Итого | | | | 1 514 | | |
| 55 | ПАК | ИП 101 | Изменение трассы Каракорумского шоссе в Хунзе из-за разлива оз. Аттабад, N-35 | 281 | 2012–2015 | Завершен |
| 56 | ПАК | ИП 103 | Автомагистраль Карачи – Хуб-Дуреджи – Сехван - М-7 (250 км), новая трасса 6-полосной автодороги | 1 050 | 2020-2025 | Запланирован |
| 57 | ПАК | ИП 104 | Сехван – Ратодеро, N-55 (скоростное шоссе, 199 км) | 219 | 2010-2015 | Завершен |
| 58 | ПАК | ИП 105 | Ратодеро – Дера Гази (Д.Г.) Хан, N-55 (скоростное шоссе, 200 км) | 600 | 2019-2023 | Текущий |
| 59 | ПАК | ИП 110 | Пешавар - Торхам, N-5 | 150 | 2014–2016 | Завершен |
| 60 | ПАК | ИП 111 | Гвадар–Хошаб (M8) | 550 | 2014-2016 | Завершен |
| 61 | ПАК | ИП 115 | Расширение и модернизация ПП в Торхаме, Вага и Чамане | 250 | 2015-2020 | Текущий |
| 62 | ПАК | ИП 116.1 | М-4 (Участок 2 Годжра – Шоркот (4-полосная автомагистраль) | 317 | 2015-2018 | Завершен |
| 63 | ПАК | ИП 116.2 | М-4 (Участок 3 – Шоркот - Ханевал (4-полосная автомагистраль, включая мосты через рр. Рави и Сидхнай) | 273 | 2016–2018 | Текущий |
| 64 | ПАК | ИП 118 | М-4 (Участок 1 - 4-полосная автомагистраль Фейсалабад – Годжра) | 170 | 2013–2015 | Завершен |
| 65 | ПАК | ИП 119 | Реконструкция ж/д Лахор–Пешавар | 665 | Не опред. | Не опред. |
| 66 | ПАК | ИП 120.1 | Хошаб–Сураб (N85 и N25) | 450 | 2014–2017 | Завершен |
| 67 | ПАК | ИП 120.2 | Сураб–Калат (N85 и N25) | 100 | 2017–2019 | Запланирован |
| 68 | ПАК | ИП 121 | Е-35, 4-полосная скоростная автодорога (Участок 1 Хасанабдал - Хавелиан) | 150 | 2015–2017 | Завершен |
| 69 | ПАК | ИП 122 | Е-35, 4-полосная скоростная автодорога (Участок 1 Хавелиан - Мансехра) | 200 | 2015–2018 | Текущий |
| 70 | ПАК | ИП 123 | М-4 4-полосная автомагистраль (Участок 4 Ханевал-Мултан) | 150 | 2012–2015 | Завершен |

| № | Страна | № ИП | Название проекта | Стоимость (млн. \$) | Период реализации | Статус |
|--------------|--------|--------|---|------------------------|----------------------|--------------|
| 71 | ПАК | ИП 124 | N-70 Участок Музафаргар – Д. Г. Хан (Модернизация существующей автодороги до 4-полосной автомагистрали с двумя проезжими частями) | 150 | 2016–2019 | Завершен |
| Итого | | | | 5 725 | | |
| 72 | ТАД | ИП 4 | Реконструкция автодороги Кургонтеппа – Дусти – Панджи Пойон | 58 | 2007–2014 | Завершен |
| 73 | ТАД | ИП 7 | Автодорога Душанбе – Турсунзаде – граница Узбекистана | 313 | 2011–2020 | Текущий |
| 74 | ТАД | ИП 8 | Реконструкция некоторых участков автодороги Душанбе – Кургонтеппа - Дангара – Куляб (243,3 км) | 231 | 2017-2021 | Текущий |
| 75 | ТАД | ИП 9 | Строительство железной дороги Вахдат – Яван (новая) | 127 | 2009–2016 | Завершен |
| 76 | ТАД | ИП 10 | Строительство железнодорожной линии Колхозабад - Дусти – Панджи Пойон – граница Афганистана (50 км) | 90 | Не опред. | Запланирован |
| 77 | ТАД | ИП 11 | Строительство участка Айни-Панджакент до границы Узбекистана (114 км) | 115 | 2012–2016 | Завершен |
| 78 | ТАД | ИП 101 | ЛЦ Панджи Пойон | 8 | Не опред. | Текущий |
| 79 | ТАД | ИП 102 | Проект усовершенствования автодорожных Коридоров ЦАРЭС 3 и 5 | 140 | 2014–2021 | Текущий |
| Итого | | | | 1 082 | | |
| 80 | ТКМ | ИП 101 | Строительство железной дороги Дашогуз – Шасенем – Газоджак | 490 | 2013–2015 | Завершен |
| 81 | ТКМ | ИП 102 | Строительство железной дороги Атамырат – Ымамназар - Акина | 297 | 2013–2016 | Завершен |
| 82 | ТКМ | ИП 103 | ЛЦ Туркменбаши (включен в строительство международного морского порта в Туркменбаши) | 1 500 | 2014–2018 | Завершен |
| 83 | ТКМ | ИП 104 | Реконструкция автомагистрали Ашгабат - Туркменбаши | 975 | 2014–2020 | Текущий |
| 84 | ТКМ | ИП 105 | Развитие морского транспортного коридора ЦАРЭС (Строительство международного морского порта в Туркменбаши) | 50 | 2013-2018 | Текущий |
| Итого | | | | 3 312 | | |
| 85 | УЗБ | ИП 3 | Приобретение новых грузовых и пассажирских локомотивов | 167 | 2009-2016 | Завершен |
| 86 | УЗБ | ИП 4 | Электрификация железнодорожного участка Карши-Термез | 328 | 2012–2017 | Завершен |
| 87 | УЗБ | ИП 16 | Первый ММФ: Программа инвестиций в автодороги Коридора ЦАРЭС 2 (Фаза 2) | 552 | 2008–2017 | Завершен |
| 88 | УЗБ | ИП 17 | Электрификация железнодорожного участка Мароканд – Карши | 208 | 2012–2017 | Завершен |
| 89 | УЗБ | ИП 18 | Электрификация железнодорожного участка Мароканд - Навои - Бухара | 359 | 2017–2022 | Запланирован |
| 90 | УЗБ | ИП 19 | Реконструкция взлетно-посадочной полосы аэропорта г. Андижан | 16 | Не опред. | Отложен |
| 91 | УЗБ | ИП 24 | Реконструкция и модернизация шоссе М39 | 243 | 2011–2018 | Текущий |
| 92 | УЗБ | ИП 26 | Строительство ангара для самолетов Boeing-787 | Не опред. | 2014–2020 | Текущий |

| № | Страна | № ИП | Название проекта | Стоимость (млн. \$) | Период реализации | Статус |
|--------------|--------|--------|---|------------------------|----------------------|--------------|
| 93 | УЗБ | ИП 27 | Реконструкция аэровокзального комплекса аэропорта г. Термеза | 6 | 2019–2020 | Запланирован |
| 94 | УЗБ | ИП 30 | Второй ММФ: Вторая программа инвестиций в автодороги Коридора ЦАРЭС 2 (Фаза 3) | 441 | 2011–2020 | Текущий |
| 95 | УЗБ | ИП 31 | Приобретение и стандартизация самолетов компании "Узбекские авиалинии" | 784 | 2010– | Текущий |
| 96 | УЗБ | ИП 32 | Реконструкция R87 Гузар – Чим Кукдала | 114 | 2011–2019 | Текущий |
| 97 | УЗБ | ИП 33 | Строительство централизованной заправочной станции в аэропорту г. Навои и ЛЦ "Навои" | 35 | 2016-2020 | Запланирован |
| 98 | УЗБ | ИП 101 | Усовершенствование автодорожного ПП в Яллама | - | 2014- | Текущий |
| 99 | УЗБ | ИП 102 | Усовершенствование автодорожного ПП в Алате | 5 | 2014– | Текущий |
| 100 | УЗБ | ИП 103 | Усовершенствование автодорожного ПП в Даут Ата | 2 | 2014–2015 | Завершен |
| 101 | УЗБ | ИП 104 | ЛЦ "Ангрен" (Расширение) | 25 | Не опред. | Запланирован |
| 102 | УЗБ | ИП 105 | Третий ММФ: Третья программа дорожных инвестиций ЦАРЭС | 1 600 | 2016-2922 | Запланирован |
| Итого | | | | 4 885 | | |
| 103 | РЕГ | ИП 1 | Региональное улучшение приграничных служб 1: Усовершенствование ПП и развитие единого окна | 21 | Текущий до 2017 | |
| 104 | РЕГ | ИП 2 | Усовершенствование таможенных систем ИТ | 100 | Текущий до 2017 | |
| 105 | РЕГ | ИП 4 | Торгово-промышленные логистические центры с системой для обмена информацией | 300 | Текущий до 2014 | |
| 106 | РЕГ | ИП 101 | Региональное улучшение приграничных служб 2 | 300 | 2016–2020 | |
| 107 | РЕГ | ИП 102 | Региональное повышение эффективности коридоров | 176 | 2015–2020 | |
| 108 | РЕГ | ИП 103 | Региональная модернизация СФС мер для содействия торговле | 176 | 2015–2020 | |
| Итого | | | | 1 073 | | |
| Всего | | | | [41 430] | | |

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

Источник: Секретариат ЦАРЭС.

Приложение За: Состояние безопасности дорожного движения (2018 год)

| Индикатор | АФГ | АЗЕ | КНР | ГРУ | КАЗ | КГЗ | МОН | ПАК | ТАД | ТКМ | УЗБ |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Есть ли у вашей страны национальная стратегия и план действий по безопасности дорожного движения, утвержденные правительством? | НЕТ | ДА | ДА | ДА | НЕТ | НЕТ | ДА | ДА | НЕТ | ДА | ДА |
| Есть ли у вашей страны система для координации, управления и финансирования безопасности дорожного движения на национальном уровне? | | ДА | НЕТ | ДА | | ДА | НЕТ | НЕТ | НЕТ | ДА | ДА |
| Имеет ли ваша страна доступ к базе данных по ДТП для мониторинга и планирования безопасности дорожного движения? | | ДА | ДА | НЕТ | | НЕТ | НЕТ | ДА | ДА | ДА | ДА |
| Соответствуют ли автодорожные технические стандарты, используемые для автодорожных коридоров ЦАРЭС, международно признанным стандартам? | | ДА | ДА | ДА | | ДА | ДА | ДА | ДА | ДА | ДА |
| Проводятся ли аудиты безопасности дорожного движения для всех автодорожных проектов ЦАРЭС в вашей стране? | | НЕТ | НЕТ | ДА | | НЕТ | НЕТ | ДА | ДА | ДА | ДА |
| Включают ли положения по новым автотранспортным средствам в вашей стране международно признанные стандарты безопасности? | | ДА | ДА | ДА | | ДА | ДА | НЕТ | ДА | ДА | ДА |
| Обеспечиваются ли соблюдение и мониторинг предельной нагрузки для тяжелых транспортных средств на автодорожных коридорах ЦАРЭС в вашей стране? | | ДА | ДА | ДА | ДА | ДА | НЕТ | ДА | ДА | ДА | ДА |

| | | | | | | | | | | | |
|--|--|----|-----|----|----|----|-----|----|----|----|-----|
| Имеется ли в вашей стране эффективная система техосмотра, ремонта и страхования автотранспортных средств? | | ДА | ДА | ДА | ДА | ДА | ДА | ДА | ДА | ДА | ДА |
| Проводила ли ваша страна анализ законодательства по безопасности дорожного движения за последние 5 лет? | | ДА | НЕТ | ДА | | ДА | ДА | ДА | ДА | ДА | НЕТ |
| Если да, то вносила ли ваша страна усовершенствования, по необходимости, включая штрафы за нарушение правил движения? | | ДА | | ДА | | ДА | ДА | ДА | ДА | ДА | |
| Регулярно ли ваша страна проводит эффективные программы по контролю соблюдения законодательства, разработанные для смягчения очень рискованного поведения с точки зрения безопасности дорожного движения, в частности: превышение скорости | | ДА | ДА | ДА | | ДА | ДА | ДА | ДА | ДА | ДА |
| Вождение в состоянии алкогольного/наркотического опьянения | | ДА | ДА | ДА | | ДА | ДА | ДА | ДА | ДА | ДА |
| Ношение ремней безопасности | | ДА | ДА | ДА | | ДА | ДА | ДА | ДА | ДА | ДА |
| Ношение защитных шлемов | | ДА | НЕТ | ДА | | ДА | ДА | ДА | ДА | ДА | ДА |
| Невнимательное вождение (например, использование телефона за рулем) | | ДА | НЕТ | ДА | | ДА | ДА | ДА | ДА | ДА | ДА |
| Регулярно ли проводятся в вашей стране эффективные кампании по информированию и образованию общественности с целью повышения безопасности дорожного движения? | | ДА | ДА | ДА | | ДА | ДА | ДА | ДА | ДА | ДА |
| Имеется ли в вашей стране система выдачи прав на вождение и обучения водителей, которая обеспечивает, что водители квалифицированы и могут безопасно использовать автодорожные коридоры ЦАРЭС? | | ДА | ДА | ДА | | ДА | НЕТ | ДА | ДА | ДА | ДА |

| | | | | | | | | | | | |
|---|--|-----|-----|-----|--|-----|-----|-----|----|----|-----|
| Отражают ли положения по безопасности, управлению и стандартам парка коммерческого и общественного транспорта в вашей стране международную передовую практику? | | ДА | ДА | ДА | | ДА | НЕТ | НЕТ | ДА | ДА | ДА |
| Обеспечивается ли вашей стране соответствующим образом оборудованная и квалифицированная экстренная помощь всем жертвам ДТП на автодорожных коридорах ЦАРЭС в течение 1 часа? | | ДА | НЕТ | ДА | | ДА | НЕТ | ДА | ДА | ДА | ДА |
| Находятся ли все части коридоров ЦАРЭС в вашей стране на расстоянии не более 1 часа езды от травматологического пункта, обеспеченного адекватным персоналом и оборудованием? | | ДА | НЕТ | ДА | | НЕТ | НЕТ | ДА | ДА | ДА | НЕТ |
| Обучены ли водители грузовых и общественных транспортных средств в вашей стране методам оказания первой помощи? | | НЕТ | НЕТ | НЕТ | | ДА | НЕТ | НЕТ | ДА | ДА | ДА |
| Если да, имеют ли они доступ к надлежащему оборудованию? | | НЕТ | | НЕТ | | НЕТ | НЕТ | | ДА | ДА | ДА |
| Имеется ли современный и надежный охват связью на всех автодорогах ЦАРЭС в вашей стране? | | ДА | ДА | ДА | | ДА | НЕТ | ДА | ДА | ДА | НЕТ |
| Существует ли единый номер телефона экстренной помощи для всех автодорог ЦАРЭС в вашей стране? | | ДА | ДА | ДА | | ДА | НЕТ | ДА | ДА | ДА | ДА |

Приложение 3б: Смертность в результате ДТП (Коридоры ЦАРЭС)

| Страна | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| АФГ | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных |
| АЗЕ | 238 | 262 | 347 | 343 | 318 | 289 | 251 | 53 | 45 |
| КНР | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных |
| ГРУ | 233 | 185 | 225 | 182 | 195 | 202 | 197 | 98 | 87 |
| КАЗ | 712 | 673 | 777 | 856 | 810 | 704 | 592 | 645 | Нет данных |
| КГЗ | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | 177 |
| МОН | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | 48 | | 48 |
| ПАК | | | | | | | 545 | | |
| ТАД | 192 | 167 | 141 | 126 | 118 | 121 | 117 | | 110 |
| ТКМ | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных |
| УЗБ | 9 | 12 | 14 | 12 | 9 | 9 | 11 | 12 | 18 |

Приложение 3с: Смертность в результате ДТП (национальные дороги)

| Страна | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| АФГ | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных |
| АЗЕ | 925 | 1 016 | 1 168 | 1 164 | 1 124 | 894 | 759 | 750 | 722 |
| КНР | 65 225 | 62 387 | 59 997 | 58 539 | 58 523 | 58 022 | | 63 772 | |
| ГРУ | 685 | 526 | 605 | 514 | 511 | 602 | 581 | 517 | 459 |
| КАЗ | 1 130 | 1 084 | 1 186 | 1 211 | 1 041 | 1 027 | 922 | 791 | Нет данных |
| КГЗ | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | 297 |
| МОН | 333 | 434 | 541 | 560 | 654 | 556 | 479 | | 392 |
| ПАК | | | | | | | 6 548 | | |
| ТАД | 412 | 438 | 442 | 472 | 446 | 449 | 483 | | 395 |
| ТКМ | 771 | 771 | 750 | 821 | 674 | 580 | 451 | | Нет данных |
| УЗБ | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | Нет данных | 2 430 | 2 262 |