



Central Asia Regional Economic Cooperation Program

Справочный документ
Для Сессии 1, 16-го заседания Координационного комитета по транспортному сектору
Май 2017 года

Отчет о проделанной работе и плане работ транспортного сектора на 2017–2019 гг.

**16-е заседание Координационного комитета по транспортному сектору
Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество
17–19 мая 2017 года
Тбилиси, Грузия**

I. ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ

A. Введение

1. Страны Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) продолжают осуществлять значительный прогресс по реализации Стратегии 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 посредством приоритизации трех операционных областей:

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

2. Реализация вышеупомянутых трех операционных приоритетов представляет собой совместную ответственность Координационного комитета по транспортному сектору (ККТС), руководящего работой по приоритетам (i) и (iii), и Комитета таможенного сотрудничества (КТС), руководящего работой по приоритету (ii). С целью своевременной реализации СТСТ-2020 ККТС составляет 3-летний скользящий План работ транспортного сектора, который обновляется ежегодно. В рамках текущего Плана работ (2016-2018 гг.) реализация физических инвестиций (твердая инфраструктура), подробно описанных в СТСТ-2020, сопровождается набором дополняющих инициатив по нефизическим мероприятиям, которые охватывают четыре основных элемента, а именно: (i) безопасность дорожного движения, (ii) железные дороги, (iii) управление дорожными активами и (iv) содействие транспорту.

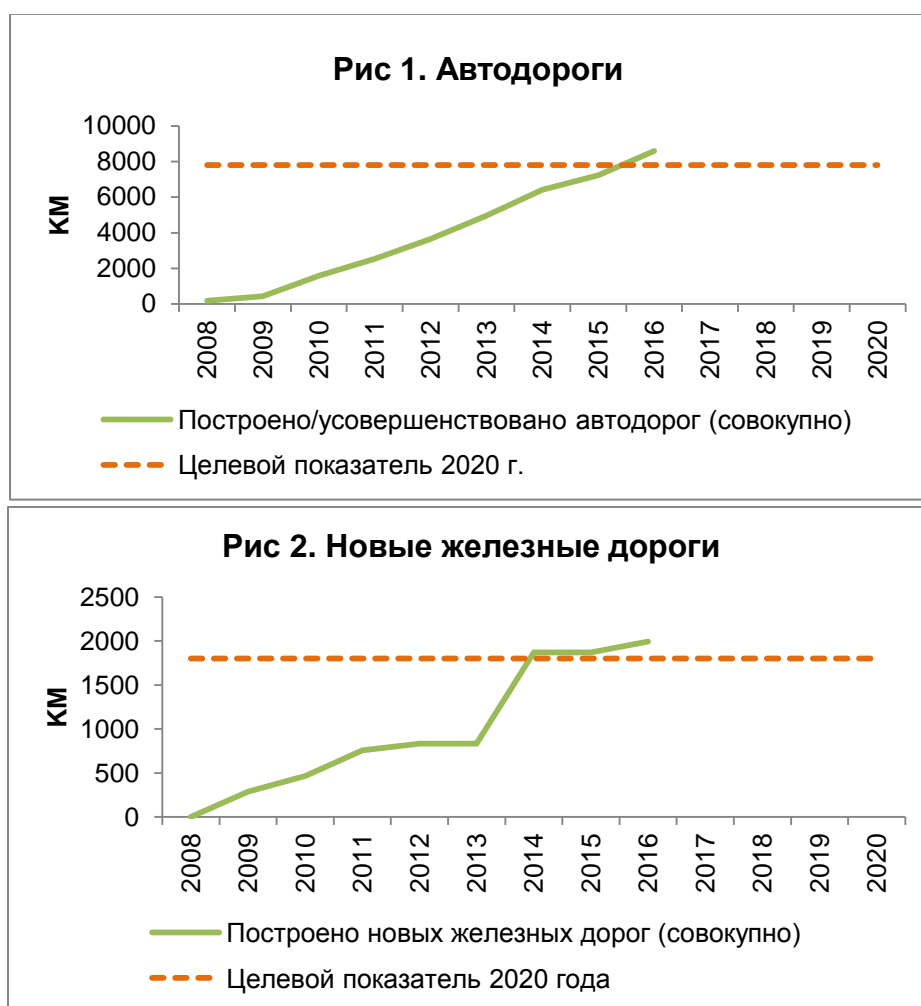
B. Реализация секторных мероприятий

3. В данном отчете рассматривается прогресс, осуществленный странами ЦАРЭС в 2016 году относительно СТСТ-2020, и, соответственно, Плана работ транспортного сектора на 2016–2018 гг. По состоянию на 2016 год все страны ЦАРЭС перевыполнили целевые показатели 2020 года для исполнения физических целевых показателей по автомобильным и железным дорогам. Также завершены основные этапы по инициативам в области нефизических аспектов с завершением подготовки двух стратегий ЦАРЭС, направленных на (i) продвижение безопасности на коридорах ЦАРЭС и (ii) обеспечения детального технического документа для долгосрочного развития железных дорог ЦАРЭС.

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 автодорог; (ii) 1 800 км вновь построенных железнодорожных путей и (iii) 2 000 км отремонтированных, электрифицированных или оснащенных сигнальными системами железнодорожных путей.¹ 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 2016 годы для достижения этих целей, а в Таблице 1 представлена дальнейшая подробная информация по эффективности работы транспортного сектора с 2008 по 2016 годы.

Рисунки 1–3. Прогресс развития сети мультимодальных коридоров (2008–2016 гг.)



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.

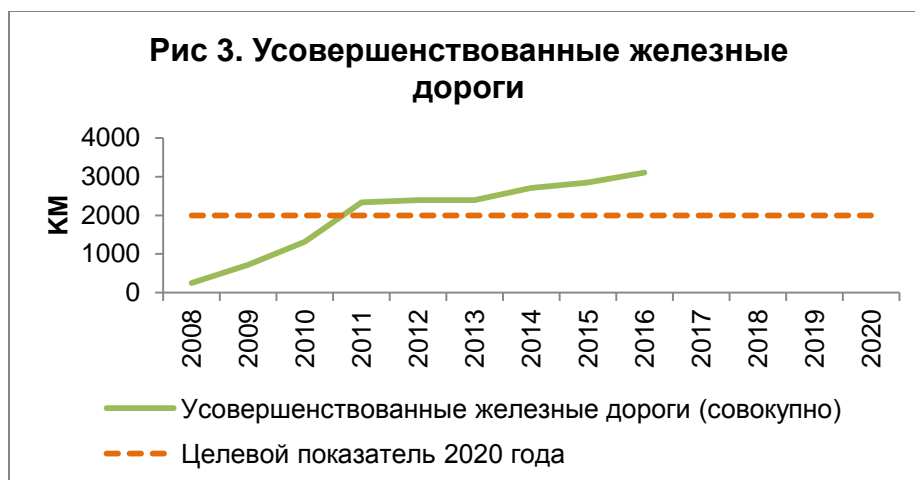




Таблица 1: Годовые результаты транспортного сектора (2008–2016 гг.)

Показатель	Базовое значение								Факт. 2016 г.	Цель 2016 г.	Прогресс
	2008 г.	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015			
Годовая протяженность построенных или улучшенных скоростных или национальных автомагистралей (км)	181	254	1 154	953	1 116	1 312	1 450	809	[1 363]	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]	5 912	●
Совокупная доля всех дорожных коридоров ЦАРЭС в хорошем состоянии (%)*	64	66	71	75	79	85	74	77**	[82]	70**	●
Новые железные дороги, построенные за год (км)	0	286	179	293	75	0	1 036	0	[126]	58	●
Новые построенные железные дороги,	0	286	465	758	833	833	1 869	1 869	[1 995]	1 577	●

совокупно (км)											
Улучшенные за год железные дороги (км)	251	468	600	1 014	60	0	317	140	[509]	30	
Улучшенные железные дороги, совокупно (км)	251	719	1 319	2 333	2 393	2 393	2 710	2 850	[3 108]	1 878	

ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество; км = километр.

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

5. СТСТ-2020 и План действий продолжают реализовываться удовлетворительно. По состоянию на 2016 год, прогресс по автодорожным и железнодорожным проектам в странах ЦАРЭС уже превзошел целевые показатели 2020 года. Что касается автомобильных дорог, в 2016 году построено, модернизировано или усовершенствовано [1 363] км скоростных дорог или национальных автомагистралей, что в совокупности составляет 8 592 км и уже превышает целевую протяженность коридоров в 7 800 км, намеченную для строительства или усовершенствования к 2020 году. Что касается железных дорог, в течение 2016 года 85 км новых железных дорог было построено в Туркменистане, а [509] км железных дорог были усовершенствованы в Азербайджане и Узбекистане. Совокупный прогресс по железным дорогам (1 995 км новых и 3 108 км усовершенствованных железных дорог) также превзошел целевые показатели, установленные для 2020 года. Осуществляется реализация [тринадцати] проектов в других транспортных подсекторах [2 порта, 2 логистических центра, 3 пункта пропуска (ПП) и 6 проектов в секторе гражданской авиации]. На сегодняшний день усовершенствованы два ПП в Таджикистане: ПП Дусти – в 2015 году и Гулистон – в 2016 году.

(i) Прогресс в реализации сети мультимодальных коридоров

6. **Афганистан.** В 2016 году завершена подготовка обновленного Генерального плана транспортного сектора (2017-2036 гг.) для Афганистана, чтобы направлять правительство и международные финансовые институты в процессе распределения и программирования инвестиций в транспортный сектор. Продолжается реализация проектов СТСТ-2020, включая строительство автодорог Леман-Армалик (52 км), Пул-и-Хумри-Доши (52 км), Кабул-Джелалабад (150 км) и Мазари-Шериф-Кундуз. В настоящее время АБР и Инфраструктурный трастовый фонд Афганистана финансируют подготовку технико-экономического обоснования для строительства альтернативного туннеля существующему туннелю Саланг. В то же время Всемирный банк (ВБ) оказывает поддержку строительству автодороги Баглан-Бамиян, а также реконструкции существующей автодороги и туннеля Саланг. По железнодорожному сектору: подготовлены технико-экономические обоснования для железных дорог Розанак/Гориан-Герат (Иран-Афганистан), Ширхан Бандар-Кундуз-Холам-Найбабад-Андхой-Герат и Акина-Андхой (Туркменистан-Афганистан). Ведется подготовка технико-экономического обоснования для строительства железнодорожной линии Тургунди-Герат. Из 224 км железной дороги Хаф–Герат, связывающей Иран и Афганистан, завершены сегменты 1 и 2, которые находятся на территории Ирана (всего 80 км). Сегмент 3 (62 км от ирано-афганской границы, Чахи-Сорх, до Джонав), финансируемый Правительством Ирана, будет завершен в 2017 году.

7. **Азербайджан.** Азербайджан продолжает реализацию железнодорожных, автодорожных и морских проектов на Коридоре ЦАРЭС 2. В 2016 году было модернизировано 270 км железных дорог на железнодорожной линии Баку-Боюк Кесик как часть проекта по содействию торговле и перевозкам по железным дорогам, финансируемого ВБ и Правительством Азербайджана. Осуществляется строительство международного морского торгового портового комплекса Баку в Аляте (Фаза 1), являющегося приоритетом Правительства Азербайджана, и ожидается, что он будет завершен в 2017 году. Запланированные проекты на 2017 год и далее включают строительство двух дополнительных полос на автодороге Гянджа-Газах до грузинской границы и логистического центра в международном морском торговом портовом комплексе Баку. Последний проект включен в программу Правительства по созданию специальной экономической зоны в порту.

8. **Китайская Народная Республика (КНР).** В июле 2016 года Китайская Народная Республика присоединилась к Конвенции международных дорожных перевозок (МДП) ООН. С присоединением КНР, теперь все 11 стран ЦАРЭС являются членами Конвенции МДП. КНР продолжает оказывать поддержку реализации проектов СТСТ-2020 посредством финансирования инвестиционных проектов Экспорто-импортным банком Китая и Правительством КНР. На 15-ом заседании ККТС в Бангкоке в 2016 году, КНР акцентировала внимание на общей основе между инициативой «Один пояс – одна дорога» и ЦАРЭС-2020, подтвердив свое желание работать с другими странами-членами ЦАРЭС с целью полной реализации проектов СТСТ-2020.

9. **Грузия.** Грузия присоединилась к ЦАРЭС в 2016 году. Стратегическое расположение Грузии между Европой и Центральной Азией поддерживает и усиливает роль Программы ЦАРЭС в улучшении региональной связанности и сотрудничества. В свою очередь, транспортные приоритеты Грузии, которые фокусируются на использовании потенциала страны в качестве регионального транзитного и логистического хаба, получают выгоды от координированной программы транспортных

инвестиций ЦАРЭС. Коридор ЦАРЭС 2 является восточно-западным связующим звеном, которое соединяет Китайскую Народную Республику, Центральную Азию и Европу. Восточно-западная автомагистраль в Грузии, которая простирается от границы Азербайджана до Черного моря, расширяет этот связующий коридор до Европы через Черное море и Турцию. В настоящее время Правительство Грузии и ее партнеры по развитию осуществляют модернизацию Восточно-западной автомагистрали до 4-полосной автодороги. Осуществляется строительство железнодорожного коридора, который свяжет Азербайджан, Грузию и Турцию (железная дорога (Баку-Тбилиси-Карс). Черноморские порты Грузии – это ворота для выхода на Транскаспийские коридоры, которые связывают Центральную Азию с Европой. В настоящее время разрабатывается проект по строительству нового глубоководного морского порта в Анаклии.

10. **Казахстан.** Казахстан продолжает реализацию проектов СТСТ-2020 на Коридорах ЦАРЭС 1, 2, 3 и 6. Строительство автодороги Шымкент-Ташкент, поддерживаемое финансированием от АБР и Правительства Казахстана, было завершено в 2016 году. Реконструкция Транзитного коридора Западная Европа – Западный Китай, финансируемая АБР, Европейским банком реконструкции и развития (ЕБРР), Японским агентством международного сотрудничества (JICA), Исламским банком развития (ИБР), ВБ и Правительством Казахстана находится на этапе завершения, при этом строительство осуществляется всего на нескольких коротких участках коридора. Другие текущие автодорожные проекты включают реконструкцию автодорог Астана-Караганда и Алматы-Капшагай, финансируемую Правительством Казахстана. Также осуществляется строительство в рамках проектов по реконструкции автодорог Актау-Бейнеу и Макат-Кандагаш при финансовой поддержке со стороны АБР и Правительства Казахстана.

11. **Кыргызская Республика.** Продолжаются работы по автодорожным и железнодорожным проектам в Кыргызской Республике вдоль Коридоров ЦАРЭС 1 и 3. Осуществляется строительство автодороги Бишкек-Торугарт, финансируемое Экспортно-импортным банком Китая, Арабской координационной группой, АБР и Правительством Кыргызстана, при этом 38 км были завершены в 2016 году. Ведутся работы в рамках Фазы 4 по реконструкции автодороги Бишкек-Ош, которые, как ожидается, завершатся в 2019 году, и финансируются за счет займа и гранта от АБР, займа от Евразийского банка развития и собственного бюджета правительства. Ведется строительство автодороги Север-Юг (Былкчи-Кочкор-Арал-Казарман-Джалал-Абад), которая связывает транспортные Коридоры ЦАРЭС 3 (Бишкек-Ош) и ЦАРЭС 1 (Бишкек-Нарын-Торугарт), при этом 30 км были завершены в 2016 году. Данный проект финансируется за счет займа от Экспортно-импортного банка Китая и ожидается, что он будет завершен к 2020 году. Осуществляется подготовка технико-экономического обоснования для электрификации железной дороги Луговая-Бишкек (Аламедин). В рамках авиации, [осуществляется] проект по усилению потенциала кыргызской системы УВД при финансировании со стороны JICA.

12. **Монголия.** Монголия продолжает реализовывать транспортные проекты вдоль Коридора ЦАРЭС 4. Осуществляется Проект развития западных региональных дорог до границы КНР, при этом 493 км были завершены в 2016 году. Также ведется строительство подъездной дороги от Улан-Батора к новому международному аэропорту, осуществляется Фаза 2 Проекта по развитию западных региональных автодорог, связывающих Уланбайшинт (пункт пропуска на границе с Россией) и Ярант (пункт пропуска на границе с КНР), и строительство автодороги Ундурхаан-Баруун-Урт-Бичигт-Хулудао/Чифен-Джиньчжоу. В секторе авиации в настоящее время ведется строительство нового международного аэропорта в Улан-Баторе, финансируемое JICA и Правительством Монголии. Также осуществляется строительство логистического

терминала с мультимодальными сооружениями в Замын-Ууде, в непосредственной близости с границей КНР.

13. **Пакистан.** Продолжаются работы по завершению транспортных проектов вдоль Коридоров 5 и 6 в Пакистане. Автомагистраль Хошаб-Сураб (N85 и N25) протяженностью 449 км, которая связывает порт Гвадар с национальной сетью автодорог, была завершена в 2016 году. Также осуществляется строительство участка Хасанабдал-Хавелиан скоростной автодороги E-35, которая обеспечит связь с северным Пакистаном и КНР по Каракорумскому шоссе; финансирование обеспечивается АБР, Министерством международного развития (DFID) и Правительством Пакистана. Помимо этого ведутся работы по 62-км участку Годжра-Шоркот (Участок 2) автодороги M-4, финансируемые за счет займа от АБР и гранта от DFID. Также ведутся строительные работы на Участке 3 автодороги M-4 (64 км от Шоркота до Ханевала), финансируемые АБР, Азиатским инфраструктурным инвестиционным банком (АИИБ), DFID и Правительством Пакистана. Также осуществляется модернизация инфраструктуры ПП в Торхаме, Вагхе и Чамане, поддерживаемая займом от АБР в рамках проекта Регионального усовершенствования приграничных служб ЦАРЭС (РУПС). В рамках Программы Экономический коридор Китай-Пакистан (ЭККП) запланирована реабилитация магистральной железной дороги (ML-1) между Карачи и Пешаваром. В целом, работа набирает темпы по различным приоритетным проектам, определенным в рамках инициативы ЭККП.

14. **Таджикистан.** Таджикистан продолжает реализовывать автодорожные, железнодорожные и логистические проекты вдоль Коридоров ЦАРЭС 3, 5 и 6. Новая железнодорожная линия протяженностью 40,7 км от Вахдада до Явана, которая связывает центральную и южную железнодорожные линии Таджикистана, была завершена в 2016 году. Ведется реконструкция автодороги Душанбе – Курган-Тюбе (33,2 км), финансируемая АБР, Организацией стран, экспортирующих нефть (ОПЕК), и Правительством Таджикистана. Также осуществляется реконструкция автодорог Восе-Ховалинг и Сайрон-Карамык как часть Проекта по усовершенствованию Коридоров ЦАРЭС 3 и 5, финансируемого АБР и Правительством Таджикистана. Ведется подготовка технико-экономического обоснования для строительства железнодорожной линии Колхозабад-Дусти-Панджи-Пойон-граница Афганистана (50 км), финансируемого Экспортно-импортным банком КНР и Правительством Таджикистана.

15. **Туркменистан.** Новая железнодорожная линия (85 км) от Атамырата через Ымыназар до Акины в Афганистане была завершена и официально открыта в ноябре 2016 года. Продолжаются работы по реконструкции автодороги Ашгабат-Туркменбаши и по международному морскому порту Туркменбаши. Правительство Туркменистана предоставляет финансирование для проектов СТСТ-2020, реализуемых в стране.

16. **Узбекистан.** Узбекистан продолжает реализовывать автодорожные, железнодорожные проекты и проекты по содействию торговле вдоль Коридоров ЦАРЭС 2, 3 и 6. Программа инвестиций в автодороги Коридора ЦАРЭС 2 (Фаза 2), которая реконструировала 175 км автомагистрали A380, была завершена в 2016 году. Реализуется Фаза 3, нацеленная на реконструкцию 220 км автодорог в Ташкентской, Наманганской и Бухарской областях. Также ведутся работы по реконструкции и модернизации M39 и реконструкции R87 Гузар-Чим Кукдала. В рамках железнодорожного сектора в 2016 году завершена железнодорожная линия Ангрэн-Пап (Коридор ЦАРЭС 6), при финансировании со стороны Правительства, «Узбекистон Темир Йоллари» (УТИ), КНР и Всемирного банка, и электрификация 239-км железнодорожной линии между Самаркандом и Бухарой (Коридоры ЦАРЭС 2 и 6), профинансированная Правительством

и УТЙ. Перед этим была успешно завершена электрификация линии Мараканд-Карши (Коридор ЦАРЭС 6), частично финансируемая АБР. Осуществляется электрификация железнодорожного участка Карши-Термез (Коридор ЦАРЭС 6) при поддержке в виде займа от JICA и за счет собственных средств УТЙ.

(iii) **Операционное и институциональное усиление**

17. **Обоснование.** СТСТ-2020 делает больший акцент на развитии сети мультимодальных коридоров, усовершенствовании служб, связанных с торговлей и пересечением границ, и улучшении устойчивости и качества услуг. На 14-ом заседании ККТС в Улан-Баторе (Монголия) в апреле 2015 г., страны ЦАРЭС вновь подтвердили потребность в осуществлении этих приоритетов и принятии действий для того, чтобы сделать коридоры ЦАРЭС более «зелеными», безопасными, эффективными и устойчивыми. 15-е заседание ККТС, проведенное в Бангкоке (Таиланд) в апреле 2016 года, еще раз подтвердило приверженность стран ЦАРЭС полной реализации СТСТ-2020 и осуществлению работы в вышеупомянутых приоритетных областях.

18. **Инициированные действия.** На 15-ом заседании ККТС страны ЦАРЭС одобрили План работ транспортного сектора (2016-2018 гг.), который продолжает оказывать поддержку реализации четырех основных элементов, а именно: (i) безопасность дорожного движения, (ii) управление дорожными активами, (iii) железные дороги и (iv) содействие транспорту. Ниже приводится описание прогресса и достижений в рамках четырех основных элементов.

Элемент 1: Безопасность дорожного движения

19. Показатели смертности при ДТП в странах-членах ЦАРЭС варьируются от 10 до 25 человек на 100 000 человек, по сравнению с примерно 10,3 на 100 000 человек в странах с высоким уровнем доходов. Учитывая увеличивающееся количество владельцев транспортных средств в странах-членах ЦАРЭС и отсутствие координированных действий по безопасности дорожного движения, скорее всего, показатели летальных исходов и травматизма в регионе, заметно увеличатся в последующие десятилетия. Признавая возможность для стран ЦАРЭС проводить совместную работу для решения проблемы безопасности дорожного движения, 14-я Министерская конференция ЦАРЭС (сентябрь 2015 г., Улан-Батор, Монголия), одобрила совместное заявление о приверженности безопасности дорожного движения. Заявление призвало внедрить поход «безопасных систем», совместно охватывающий более безопасную автодорожную инфраструктуру, более безопасные транспортные средства и более безопасных пользователей автодорог.

20. После первоначальных обсуждений на 14-м заседании ККТС, страны ЦАРЭС провели совместную работу по разработке региональной стратегии безопасности дорожного движения. В рамках семинаров по планированию безопасности дорожного движения, проведенных в 2016 году, страны-члены ЦАРЭС разработали видение, цель, план действий и структуру мониторинга для стратегии. Полученная в результате стратегия безопасности дорожного движения ЦАРЭС под названием **«Безопасная связанность: Региональная стратегия безопасности дорожного движения для стран ЦАРЭС (2017–2030 гг.)»**, одобренная 15-ой Министерской конференцией в ноябре 2016 года, обеспечивает основу для стран ЦАРЭС для проведения совместной работы с целью реализации Министерского заявления о приверженности безопасности дорожного движения. Стратегия основана на сильных сторонах, существующих в рамках

региона, решает вопрос устранения выявленных пробелов, использует существующие передовые практики и смягчает риски.

21. Страны ЦАРЭС согласовали «выгоды от определения эталонных показателей и ежегодного мониторинга прогресса по исполнению Стратегии и Плана действий (по безопасности дорожного движения), и чтобы такая информация включалась в ежегодный Отчет о проделанной работе транспортного сектора ЦАРЭС». ² В Приложении 3 данного отчета представлены исходные данные по безопасности дорожного движения, представленные странами ЦАРЭС.

22. Монголия, в качестве принимающей страны для ЦАРЭС в 2015 году, запустила комплексную кампанию по безопасности дорожного движения, приуроченную проведению 14-ой МК ЦАРЭС. Кампания была реализована организацией «Global Shapers Ulaanbaatar Hub». По некоторым оценкам, посредством сочетания традиционных средств информации (радио, телевидение, видео и печатные объявления) и социальных средств информации (например, распространение информации через Facebook, Twitter и видео в YouTube), в течение одного года была охвачена аудитория в 1 миллион человек.

23. Пакистан, принимающая страна ЦАРЭС в 2016 году, осуществил значительные шаги с целью приоритезации безопасности дорожного движения. Безопасность дорожного движения включена в проект Национальной транспортной стратегии. Безопасность дорожного движения также стала частью каждого проекта по развитию автодорог. Также об этом был уведомлен национальный координационный комитет в составе представителей от всех заинтересованных сторон на уровнях федерального и провинциального правительств. На уровне министров создан национальный совет по безопасности дорожного движения, который скоро начнет функционировать. Министерством коммуникаций в консультациях со всеми заинтересованными сторонами на федеральном и провинциальном уровнях подготовлен национальный план по безопасности дорожного движения для национальных автомагистралей и автодорог. План основан на пяти элементах Глобального плана Декады действий Организации Объединенных Наций: управление безопасностью дорожного движения; более безопасные дороги и придорожные полосы; более безопасные транспортные средства; более безопасные пользователи дорог и помощь после аварий.

24. Таджикистан, как принимающая страна для ЦАРЭС в 2017 году, осуществил большие шаги в продвижении безопасности дорожного движения и в настоящее время разрабатывает стратегию безопасности дорожного движения.

Элемент 2: Управление дорожными активами

25. Управление дорожными активами было определено в качестве ключевого приоритета для СТСТ-2020, признавая постоянный вызов обеспечения адекватных уровней финансовых и технических вкладов с целью содержания существующих и новых автодорожных активов на коридорах ЦАРЭС. В рамках специального семинара по управлению дорожными активами (УДА), проведенного в 2015 году, страны-члены ЦАРЭС поделились передовыми практиками и вновь подтвердили важность политической

² Параграф 18 Краткого изложения обсуждений, 15-е заседание ККТС ЦАРЭС, <http://www.carecprogram.org/uploads/events/2016/06-15th-TSCC-Meeting/2016-15th-TSCC-Summary.pdf> (на английском) и <http://www.carecprogram.org/uploads/events/2016/06-15th-TSCC-Meeting/2016-15th-TSCC-Summary-ru.pdf> (на русском).

поддержки высокого уровня для УДА. 14-е и 15-е заседания ККТС, проведенные в апреле 2015 года и в апреле 2016 года, вновь подтвердили потребности и сильную волю стран-членов ЦАРЭС к улучшению практик в области УДА.

26. Чтобы оказать поддержку обмену знаниями между странами ЦАРЭС, за последние два года были разработаны два продукта в области знаний: (1) **Справочная записка по контрактам по содержанию дорог, ориентированным на результаты (КСДОР)** и (2) **Справочник передовых практик в области управления дорожными активами**. Проекты были распространены странам-членам ЦАРЭС и партнерам по развитию для изучения и представления комментариев. Затем проекты будут доработаны, чтобы отразить комментарии, полученные от стран и партнеров по развитию.

Элемент 3: Железные дороги

27. В соответствии с приоритетами в СТСТ-2020, для достижения целей более эффективного расширения торговли и повышения региональной конкурентоспособности в ЦАРЭС предусматривается относительное смещение модальности перевозок от автомобильных к железнодорожным перевозкам. Однако, чтобы обеспечить рост в развитии и использовании железных дорог, в рамках всего региона необходимо последовательно решать существующие проблемы в каждой стране-члене. Признавая эти вызовы, страны ЦАРЭС решили разработать стратегию, которая будет служить в качестве детального технического документа для решения вызовов и максимизации вклада железных дорог в устойчивый экономический рост.

28. В соответствии с решениями, принятыми на 14-ом заседании ККТС, была сформирована Рабочая группа по железнодорожному транспорту (РГЖТ), чтобы направлять процесс разработки этой стратегии. РГЖТ провела два консультационных семинара: первый – в Токио (Япония) (в ноябре 2015 года) и второй – 18-19 апреля 2016 года в Бангкоке (Таиланд). В рамках двух семинаров страны-члены ЦАРЭС поделились статусом и будущими планами по железнодорожному транспорту; обсудили вопросы относительно развития железнодорожного транспорта в регионе; и согласовали видение, приоритеты и действия, направленные на формулировку стратегии железнодорожного транспорта для ЦАРЭС.

29. Разработанная стратегия **«Раскрытие потенциала железных дорог: Стратегия железнодорожного транспорта для ЦАРЭС (2017-2030 гг.)»** была одобрена 15-ой Министерской конференцией в октябре 2016 года. Ее цель – направлять долгосрочное развитие железнодорожного транспорта ЦАРЭС. Сейчас страны ЦАРЭС находятся в процессе реализации стратегии железнодорожного транспорта.

Элемент 4: Содействие транспорту

30. СТСТ-2020 акцентирует внимание на улучшении торговых услуг и услуг, связанных с пересечением границы, в качестве приоритетной области, ведущей к достижению общей стратегической цели ЦАРЭС – повышение конкурентоспособности региона и расширение торговли стран ЦАРЭС друг с другом и с остальным миром. Улучшение транспортных связей снижает издержки на ведение бизнеса, создает хорошие условия для больших потоков торговли, сокращая для людей расстояние до рынков и социальных услуг и, в конечном итоге, становится средством для ускорения экономического роста.

31. Режим содействия транспорту в регионе ЦАРЭС регулируется множеством соглашений по содействию транспорту, которые позволяют транспортным средствам и грузам перемещаться через границы. Двухсторонние и плюрилатеральные транспортные соглашения фокусируются на регулировании коммерческих прав на перевозки, в то время как международные соглашения и конвенции устанавливают общие гармонизированные процедуры для перемещения транспортных средств, грузов и экипажей через границы.

32. Учитывая присоединение Пакистана (в 2015 г.) и КНР (в 2016 г.) к Конвенции МДП ООН, теперь весь регион ЦАРЭС охвачен системой таможенной транзитной гарантии МДП. Ряд партнеров по развитию предоставляют техническую помощь, чтобы помочь Пакистану в реализации Конвенции МДП, включая Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и Правительство Соединенных Штатов через USAID. Крупный проект технической помощи, финансируемый DFID и администрируемый АБР, который начался в 2016 году, также включает компонент содействия транспорту, чтобы помочь Пакистану в реализации системы МДП и, скорее всего, в ближайшем будущем Пакистан присоединится к Конвенции о договоре о международной дорожной перевозке грузов (CMR). КНР также находится в процессе подготовки для расширения операционного охвата системы МДП.

33. Продолжается реализация проекта Регионального усовершенствования приграничных служб (РУПС) в Кыргызской Республике и Таджикистане. Модернизировано Национальное единое окно (НЕО) в Кыргызстане, а НЕО в Таджикистане было запущено в эксплуатацию в пилотном режиме. Дальнейшая работа для развития Единого окна в рамках проекта РУПС будет фокусироваться на необходимых законодательных и институциональных реформах для содействия трансграничной торговле, интеграции систем НЕО с таможенными информационными системами и системами других государственных органов, вовлеченных в регулирование торговли, трансграничной интеграции систем НЕО и наращивании потенциала национальных ведомств по регулированию торговли и государственных предприятий Единого окна. В рамках проекта РУПС в 2016 году был завершен один пункт пропуска (ПП) – Гулистон в Таджикистане, в то время как строительство ПП Карамык в Кыргызской Республике началось в Квартале 2 2017 года. Кроме того, один пограничный пункт пропуска (ПП Дусти, Таджикистан) усовершенствован в рамках проекта по усовершенствованию Коридора ЦАРЭС 3 (Душанбе – граница Узбекистана).

34. Ожидается, что в рамках проекта Региональное усовершенствование приграничных служб ЦАРЭС будут усовершенствованы еще три ПП в Пакистане – Торхам, Чаман и Вагха. В настоящее время осуществляются закупки строительных работ, детальное проектирование объектов и приобретение земли.

35. **Региональная техническая помощь:** В настоящее время осуществляется реализация двух региональных проектов технической помощи (ТП) с целью оказания поддержки странам ЦАРЭС в вышеупомянутых пяти приоритетных областях.

36. ТП 8789: Обмен знаниями и услугами в области транспорта и содействия транспорту была утверждена в конце 2014 года с финансированием от АБР (\$1,4 миллиона) и Фонда регионального сотрудничества и сокращения бедности Китайской Народной Республики (\$0,4 миллиона). ТП разработана в качестве средства для оказания поддержки потребностям стран ЦАРЭС в области знаний по таким темам, как (i) мультимодальная связанность, включая логистические хабы и морские связи; (ii) железные дороги; (iii) координированное управление границами; (iv) содействие

транспорту; (v) государственно-частные партнерства; (vi) управление активами, включая сборы с пользователей и возмещение затрат; (vii) «зеленые» грузы и логистика и (viii) управление проектами. В ноябре 2016 года АБР утвердил дополнительно \$750 000 для ТП, учитывая быстрый прогресс в реализации и сильную заинтересованность стран ЦАРЭС в расширении масштаба работ по каждому из четырех элементов. Принимая во внимание План работ транспортного сектора (2016-2018 гг.) и договоренности, достигнутые странами ЦАРЭС на 14-ом и 15-ом заседаниях ККТС, в настоящее время ТП оказывает поддержку мероприятиям по обмену знаниями в области транспорта ЦАРЭС по управлению дорожными активами, железным дорогам и содействию транспорту.

37. **База данных ГИС.** ТП 8789 также оказывает поддержку разработке базы данных ГИС ЦАРЭС, чтобы оказать поддержку мониторингу прогресса по реализации проекта относительно целевых показателей СТСТ-2020. В 2014-2015 гг. Секретариат ЦАРЭС разработал пилотную базу данных ГИС, содержащую приоритетные инвестиционные проекты двух пилотных стран – Афганистана и Пакистана. На основе уроков, извлеченных из этой пилотной фазы, в настоящее время осуществляется полномасштабная разработка базы данных ГИС. На данном этапе база данных и карты ГИС используются для мониторинга завершения работ по коридорам.

38. ТП 8804: Повышение безопасности дорожного движения для стран-членов Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества была утверждена в декабре 2014 года с финансированием в размере \$1,5 миллиона от АБР. ТП оказала поддержку разработке и публикации Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС. Она продолжает поддерживать мероприятия, которые усилят потенциал стран-членов ЦАРЭС по управлению и координации мероприятий в области безопасности дорожного движения и интегрируют инструменты оценки безопасности дорожного движения в автодорожные проекты ЦАРЭС.

39. **Следующие шаги.** Страны ЦАРЭС будут продолжать работать над операционным и институциональным усилением в рамках вышеупомянутых элементов. В процессе дальнейшей работы мониторинг реализации стратегии безопасности дорожного движения будет осуществляться с использованием структуры результатов. Что касается УДА, будет завершена работа над Справочной запиской по КСДОР и Сборником передовых практик в области УДА, которые будут опубликованы и распространены странам-членам ЦАРЭС. В отношении железных дорог, РГЖТ будет продолжать служить в качестве платформы, на которой страны-члены ЦАРЭС могут обмениваться и разрабатывать методологии для приоритизации проектов и усиления коммерческой компетенции операторов железных дорог в ЦАРЭС. Будет доработана база данных ГИС ЦАРЭС, чтобы оказывать поддержку мониторингу Стратегий ЦАРЭС по железнодорожному транспорту и безопасности дорожного движения. Будет продолжаться оказываться поддержка содействию транспорту в рамках проектов РУПС и технической помощи для реализации региональных трансграничных транспортных соглашений.

С. Рассмотрение приоритетов ЦАРЭС, определенных в Обзоре эффективности развития ЦАРЭС за 2015 год (ОЭФР ЦАРЭС-2015)

Приоритетные действия, предложенные в ОЭФР ЦАРЭС-2015

40. Следующие действия были осуществлены в соответствии с действиями, предложенными в Обзоре эффективности развития ЦАРЭС за 2015 год (ОЭФР ЦАРЭС-2015).

- Продолжать реализацию Плана работ транспортного сектора на 2015-2017 гг. и включать приоритетные проекты в национальные планы развития стран-членов ЦАРЭС.

41. **Инициированное действие.** План работ транспортного сектора ЦАРЭС на 2015-2017 гг. был подготовлен в 2015 году и одобрен странами ЦАРЭС на заседании Национальных координаторов в Улан-Баторе (Монголия) в августе 2015 года. План работ фокусируется на четырех элементах: (i) безопасность дорожного движения, (ii) управление автодорожными активами, (iii) содействие транспорту и (iv) железные дороги. Реализация как физических инвестиций, так и нефизических интервенций, осуществляется в тесной координации между странами ЦАРЭС, Секретариатом ЦАРЭС и партнерами по развитию.

42. **Следующие шаги.** Продолжать реализацию Плана работ транспортного сектора на 2015-2017 гг. и предоставлять ежегодную обновленную информацию в рамках консультаций между странами ЦАРЭС, Секретариатом ЦАРЭС и партнерами по развитию.

- Полностью реализовать два проекта технической помощи, которые поддерживают СТСТ-2020: Обмен знаниями и услугами в областях транспорта и содействия транспорту (ТП 8789-РЕГ) и Повышение безопасности дорожного движения для стран-членов ЦАРЭС (ТП 8804-РЕГ). Обработать последующую техническую помощь и региональные инвестиционные проекты, особенно в областях безопасности дорожного движения, управления дорожными активами, содействия региональному транзиту. Продолжать развивать базу данных географических информационных систем (ГИС), чтобы отслеживать реализацию.

43. **Инициированное действие.** В настоящее время осуществляются два проекта технической помощи для оказания поддержки реализации СТСТ-2020. ТП 8789: Обмен знаниями и услугами в областях транспорта и содействия транспорту оказывает поддержку для транспортных мероприятий ЦАРЭС для железнодорожного транспорта, управления дорожными активами, содействия транспорту и ГИС. ТП 8804: Повышение безопасности дорожного движения для стран-членов ЦАРЭС оказывает поддержку разработке Стратегии безопасности дорожного движения для ЦАРЭС.

44. **Следующие шаги.** Полностью реализовать проекты РЕТП в консультации со странами-членами ЦАРЭС.

- Продолжать решать проблемы нефизических барьеров для трансграничных перевозок и реализацию одобренного подхода к механизмам содействия транспорту на основе коридоров. Обеспечить, чтобы региональные проекты, такие как по трансграничным объектам, разрабатывались при совместном сотрудничестве.

45. **Инициированное действие.** Страны-члены ЦАРЭС продолжают продвигать работу по трансграничным транспортным соглашениям для стимулирования большего перемещения товаров и услуг в рамках региона. После семинара по содействию трансграничным перевозкам, состоявшегося в апреле 2015 г., проведены два технических семинара с целью возобновления Четырехстороннего соглашения о транзитных перевозках между КНР, Казахстаном, Кыргызской Республикой и Пакистаном. Проекты

Регионального усовершенствования приграничных служб ЦАРЭС в Кыргызской Республике, Таджикистане и Пакистане, в дополнение к масштабному усовершенствованию трансграничных объектов, включают мероприятия по содействию торговле и транспорту, такие как упрощение торговых процедур и процедур для пересечения границы, реализация Национального единого окна и обучение и наращивание потенциала для ведомств, управляющих границей.

46. **Следующие шаги.** Продолжать реализацию проектов РУПС в Кыргызской Республике, Таджикистане и Пакистане и оказывать поддержку реализации международных и субрегиональных трансграничных транспортных соглашений.

- Усилить межстрановой диалог и координацию между органами ЦАРЭС и между заинтересованными сторонами для оказания поддержки содействию транспорту и торговле. Начать реализацию проектов Регионального усовершенствования приграничных служб в Монголии и Пакистане.

47. **Инициированное действие.** Осуществляется реализация проекта РУПС в Пакистане, который был утвержден в декабре 2015 года. В рамках проекта РУПС в Монголии, утвержденного в апреле 2016 года, будет осуществлена реконструкция ПП Алтанбулаг.

48. **Следующие шаги.** Продолжать реализацию проектов РУПС в Монголии и Пакистане и поддерживать координацию между заинтересованными сторонами ЦАРЭС по вопросам содействия транспорту и торговле.

- Проводить дальнейшие консультации по финансированию проектов с усилением фокуса внимания на участии частного сектора, и активизировать усилия для мобилизации большего объема ресурсов от со-финансирующих сторон.

49. **Инициированное действие.** Страны ЦАРЭС реализуют СТСТ-2020 с удовлетворительным прогрессом для достижения целевых показателей, определенных до 2020 года. Секретариат ЦАРЭС продолжает осуществлять тесную координацию со странами ЦАРЭС и партнерами по развитию с целью мониторинга потребностей в финансировании и технической помощи. В настоящее время осуществляется подготовка нескольких проектов в Казахстане и Таджикистане для финансирования с использованием механизма ГЧП.

50. **Следующие шаги.** Еще больше расширять сотрудничество с частным сектором и другими со-финансирующими сторонами с целью расширения поддержки для проектов ЦАРЭС в областях транспорта и содействия транспорту.

- Сформулировать и провести обучающие семинары с целью реализации СТСТ-2020.

51. **Инициированное действие.** Страны ЦАРЭС успешно координировали проведение семинаров и обучения по безопасности дорожного движения и железным дорогам. Региональные семинары были важными инструментами в разработке стратегий ЦАРЭС по безопасности дорожного движения и железнодорожному транспорту.

52. **Следующие шаги.** Провести страновые и региональные семинары по темам, поддерживающим основополагающие элементы СТСТ-2020 и Плана работ, на основе потребностей стран ЦАРЭС.

II. КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ РУКОВОДСТВА ОТ ККТС

53. **Одобрение признания авиации в качестве нового основополагающего элемента** в рамках программы по транспорту и содействию торговле ЦАРЭС. Стратегическое расположение стран Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) означает, что регион обладает значительным потенциалом, чтобы служить авиационным хабом, как для пассажирских, так и для грузовых воздушных перевозок. Отсутствие выхода к морю у многих стран ЦАРЭС также означает, что воздушный транспорт является принципиально важным видом транспорта для обеспечения региональной и глобальной транспортной связанности. На 15-ой Министерской конференции ЦАРЭС, проведенной в октябре 2016 года, Премьер Министр Пакистана Наваз Шариф призвал страны ЦАРЭС поводить работу по усилению региональной интеграции в авиационном секторе.

54. В поддержку вышесказанного 6-7 апреля 2017 года в Сингапуре был проведен Консультационный семинар под названием *«К связанному небу: определение роли ЦАРЭС в усилении регионального сотрудничества в области авиации»*. Участники предложили, чтобы авиация была признана в качестве нового основополагающего элемента в рамках программы по транспорту и содействию торговле ЦАРЭС, и подчеркнули, что улучшение региональной воздушной связанности должно рассматриваться, как система, включающая три главных направления: (i) политика и регулирование; (ii) инфраструктура и оборудование; и (iii) операции.³

55. ККТС направляется просьба рассмотреть рекомендации семинара по авиации с целью дальнейшего руководства.

³ Краткое содержание обсуждений на Семинаре по авиации ЦАРЭС доступно на сайте: <http://www.carecprogram.org/uploads/events/2017/05-CAREC-Aviation-Workshop/2017-%20CAREC-Aviation-Workshop-Summary.pdf> на английском и <http://www.carecprogram.org/uploads/events/2017/05-CAREC-Aviation-Workshop/2017-%20CAREC-Aviation-Workshop-Summary-ru.pdf> на русском.

ПРИОРИТЕТНЫЕ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ И ПРОЕКТЫ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ

Приложение 1: Перечень инвестиционных проектов по странам

№	Страна	№ ИП	Название проекта	Стоимость (млн. \$)	Период реализации
1	АФГ	ИП 1	Автодорога Кайсар-Бала – Мургаб	407	2012–2016
2	АФГ	ИП 3	Автодорога Леман-Армалик	39	2012–2016
3	АФГ	ИП 4	Автодорога Пул-и-Хумри-Доши	21	2013–2015
4	АФГ	ИП 8	Строительство автодороги Кабул - Джелалабад	172	2011–2016
5	АФГ	ИП 9	Строительство ж/д Розанак/Гориан-Герат (Иран-Афганистан)	1 330	2015–2020
6	АФГ	ИП 11.1	Строительство ж/д Ширхан Бандар-Кундуз-Холам-Найбабад-Андхой-Герат	2 000	2015–2018
7	АФГ	ИП 12	Строительство ж/д Акина-Андхой (Туркменистан-Афганистан)	50	2016–2017
8	АФГ	ИП 101	Строительство ж/д граница Туркменистана - Герат	280	2015–2020
9	АФГ	ИП 102	Автодорожный тоннель Саланг	1 000	2014–2017
10	АФГ	ИП 103	Реконструкция автодороги Мазари-Шериф – Кундуз	99	2011–2016
Итого				5 398	
11	АЗЕ	ИП 1	Автомагистраль Восток-Запад (Евлах – Гянджа: дополнительные две полосы; кольцевая дорога на Гянджу: четыре полосы)	237	2007–2014
12	АЗЕ	ИП 2	Содействие железнодорожному транспорту и торговле: Реконструкция железных дорог Азербайджана	807	2010–2019
13	АЗЕ	ИП 3	Приобретение большегрузных паромов и судов «ро-ро» Азербайджанским государственным морским пароходством	69	2010–2014
14	АЗЕ	ИП 4	Строительство Бакинского международного морского торгового портового комплекса (Алят)	750	2011–2017 (Фаза 1)
15	АЗЕ	ИП 5	Автодороги Хаджигабул – Евлах и Гянджа – Газах (Хаджигабул-Кюрдамир: дополнительные две полосы; Кюрдамир-Уджар-Евлах: дополнительные две полосы; Гянджа-Газах-граница Грузии: дополнительные две полосы)	2 014	2011–2020
16	АЗЕ	ИП 101	ЛЦ Бакинский порт в Аляте	50	2017–2018
Итого				3 927	
17	КАЗ	ИП 1	Реконструкция автодороги Астана - Караганда	658	2013–2017
18	КАЗ	ИП 2	Реконструкция автодороги Алматы – Капчагай (Капшагай)	408	2013–2017
19	КАЗ	ИП 3	Реконструкция автодороги Актау - Бейнеу (Программа ММФ для Коридора 2: участок в Мангистауской области)	550	2010–2017
20	КАЗ	ИП 4	Реконструкция транзитного коридора Западная Европа – Западный Китай (Актюбинская область (Казахстан) – Синьцзян (КНР))	5 500	2009–2016

№	Страна	№ ИП	Название проекта	Стоимость (млн. \$)	Период реализации
21	КАЗ	ИП 5	Электрификация участка ж/д Алматы – Актогай	984	Начало в 2020
22	КАЗ	ИП 6	Электрификация участка ж/д Достык - Актогай	510	Начало в 2020
23	КАЗ	ИП 7	Электрификация участка ж/д Актогай - Моинты	110	2016–2020
24	КАЗ	ИП 10	Расширение порта Актау (Фаза 1 и 2)	124	2006-2015
			Расширение порта Актау (Фаза 3) – новый проект	126	2014-2015
25	КАЗ	ИП 13	Строительство новой железнодорожной ветки Джебказган - Саксаульская	3 032	2012–2016
26	КАЗ	ИП 17	Автодорога Шымкент – Ташкент	658	2012–2016
27	КАЗ	ИП 101	Автодорога Алматы – Хоргоc	1 068	2013–2017
28	КАЗ	ИП 102	Усовершенствование автомобильного ПП в Достыке	8	2014–2015
29	КАЗ	ИП 103	Усовершенствование железнодорожного ПП в Достыке	300	2015–2017
30	КАЗ	ИП 104	Усовершенствование автомобильного ПП в Хоргосе	8	2014–2015
31	КАЗ	ИП 105	Усовершенствование автомобильного ПП в Тажене	8	2014–2015
32	КАЗ	ИП 106	Усовершенствование автомобильного ПП в Конысбаева	3	2014–2015
33	КАЗ	ИП 107	ЛЦ "Порт Актау"	31	2005–2017
34	КАЗ	ИП 108	ЛЦ «Хоргос»	85	2014–2016
Итого				14 171	
35	КГЗ	ИП 1	Реконструкция автодороги Бишкек-Торугарт	453	2010–2017
36	КГЗ	ИП 4	Электрификация железнодорожной линии Луговая-Бишкек (Аламедин)	250	2016–2020
37	КГЗ	ИП 5	Реконструкция железнодорожной линии Балыкчи-Чалдовар-Луговая	66	2016–2020
38	КГЗ	ИП 6	Приобретение оборудования для железнодорожной вагоноремонтной мастерской	18	2016–2020
39	КГЗ	ИП 7	Реконструкция международного аэропорта г. Ош	105	2011–2014
40	КГЗ	ИП 8	Расширение технических возможностей кыргызской системы УВД	15	2016–2017
41	КГЗ	ИП 9	Реконструкция автодороги Бишкек – Ош	192	2014–2019
42	КГЗ	ИП 11	Строительство северной объездной дороги (Бишкек – Кара-Балта)	350	2014–2017
43	КГЗ	ИП 102	Дорога Север-Юг: Балыкчи – Кочкор – Арал – Казарман – Джалал-Абад	850	2014–2020
44	КГЗ	ИП 104	Усовершенствование автомобильного ПП в Карамыке	8	2016–2018
45	КГЗ	ИП 105	ЛЦ Ош	15	2014–2017
Итого				2 322	
46	МОН	ИП 1	Проект развития западной региональной автодороги (Граница КНР в Яранте – Ховд – Улгий – Уланбайшинт)	145	1995–2018
47	МОН	ИП 2	Проект развития региональной автодороги (строительство дороги	126	1995–2014

№	Страна	№ ИП	Название проекта	Стоимость (млн. \$)	Период реализации
			Алнатбулаг – Улан-Батор – Замын-Ууд)		
48	МОН	ИП 5	Строительство нового международного аэропорта в Улан-Баторе	591	2008–2018
49	МОН	ИП 10	Подъездная дорога к новому международному аэропорту в Улан-Баторе	140	2015–2018
50	МОН	ИП 11	ММФ Проект реконструкции Западной региональной автодороги (Фаза 2)– аймаки (области) Баян Улгий и Ховд	120	2012-2018
51	МОН	ИП 12	Депо по ремонту подвижного состава	59	2020–2030
52	МОН	ИП 13	Центр централизованного управления движением поездов	29	2020–2030
53	МОН	ИП 14	Железнодорожная пассажирская станция г. Улан-Батор	36	2020-2030
54	МОН	ИП 101	Автодорога Ундурхаан (АН32)– Баруун-Урт – Бичигт – Хулудао/Чифэн - Дзиньчжоу	268	2014–2019
Итого				1 514	
55	ПАК	ИП 101	Изменение трассы Каракорумского шоссе в Хунзе из-за разлива оз. Аттабад, N-35	281	2012–2015
56	ПАК	ИП 103	Автомагистраль Карачи – Хуб-Дуреджи Сехван - M-7 (250 км), новая трасса 6-полосной автодороги	1 050	2013–2017
57	ПАК	ИП 104	Сехван – Ратодеро, N-55 (скоростное шоссе, 199 км)	351	2013–2015
58	ПАК	ИП 105	Ратодеро – Дера Гази (Д.Г.) Хан, N-55 (скоростное шоссе, 200 км)	600	2019-2023
59	ПАК	ИП 110	Пешавар - Торхам, N-5	150	2014–2015
60	ПАК	ИП 111	Гвадар–Хошаб (M8)	550	2014-2015
61	ПАК	ИП 115	Расширение и модернизация ПП в Торхаме, Вага и Чамане	250	2014–2017
62	ПАК	ИП 116.1	M-4 (Участок 2 Годжра – Шоркот (4-полосная автомагистраль)	317	2015-2017
63	ПАК	ИП 116.2	M-4 (Участок 3 – Шоркот - Ханевал (4-полосная автомагистраль, включая мосты через рр. Рави и Сидхнай)	273	2016–2018
64	ПАК	ИП 118	M-4 (Участок 1 - 4-полосная автомагистраль Фейсалабад – Годжра)	170	2013–2014
65	ПАК	ИП 119	Реконструкция ж/д Лахор–Пешавар	665	2014–2017
66	ПАК	ИП 120.1	Хошаб–Сураб (N85 и N25)	450	2014–2017
67	ПАК	ИП 120.2	Сураб–Калат (N85 и N25)	100	2017–2019
68	ПАК	ИП 121	E-35, 4-полосная скоростная автодорога (Участок 1 Хасанабдал - Хавелиан)	150	2015–2017
69	ПАК	ИП 122	E-35, 4-полосная скоростная автодорога (Участок 1 Хавелиан - Мансехра)	200	2015–2017
70	ПАК	ИП 123	M-4 4-полосная автомагистраль (Участок 4 Ханевал-Мултан)	150	2012–2015
71	ПАК	ИП 124	N-70 Участок Музафаргар – Д. Г. Хан (Модернизация существующей автодороги до 4-полосной автомагистрали с двухсторонним движением)	150	2015–2017

№	Страна	№ ИП	Название проекта	Стоимость (млн. \$)	Период реализации
Итого				5 567	
72	ТАД	ИП 4	Реконструкция автодороги Кургонтеппа – Дусти – Панджи Пойон	58	2007–2014
73	ТАД	ИП 7	Автодорога Душанбе – Турсунзаде – граница Узбекистана (62 км)	221	2011–2020
74	ТАД	ИП 8	Реконструкция некоторых участков автодороги Душанбе – Кургонтеппа - Дангара – Куляб (243,3 км)	488	2017-2020
75	ТАД	ИП 9	Строительство железной дороги Вахдат – Яван (новая)	127	2009–2016
76	ТАД	ИП 10	Строительство железнодорожной линии Колхозабад - Дусти – Панджи Пойон – граница Афганистана (50 км)	90	TBD
77	ТАД	ИП 11	Строительство участка Айни-Панджакент до границы Узбекистана (114 км)	115	2012–2016
78	ТАД	ИП 101	ЛЦ Панджи Пойон	8	TBD
79	ТАД	ИП 102	Проект усовершенствования автодорожных Коридоров ЦАРЭС 3 и 5	77	2014–2016
Итого				1 184	
80	ТКМ	ИП 101	Строительство железной дороги Дашогуз – Шасенем – Газоджак	490	2013–2015
81	ТКМ	ИП 102	Строительство железной дороги Атамырат – Ымамназар - Акина	246	2013–2015
82	ТКМ	ИП 103	ЛЦ Туркменбаши	202	2014–2020
83	ТКМ	ИП 104	Реконструкция автомагистрали Ашгабат - Туркменбаши	975	2014–2017
84	ТКМ	ИП 105	Развитие морского транспортного коридора ЦАРЭС	50	2013-2017
Итого				1 963	
85	УЗБ	ИП 3	Приобретение новых грузовых и пассажирских локомотивов	122	2009-2014
86	УЗБ	ИП 4	Электрификация железнодорожного участка Карши-Термез	482	2012–2017
87	УЗБ	ИП 16	Первый ММФ: Программа инвестиций в автодороги Коридора ЦАРЭС 2 (Фаза 2)	763	2008–2018
88	УЗБ	ИП 17	Электрификация железнодорожного участка Мароканд – Карши	208	2012–2016
89	УЗБ	ИП 18	Электрификация железнодорожного участка Мароканд - Навои - Бухара	588	2016–2020
90	УЗБ	ИП 19	Реконструкция взлетно-посадочной полосы аэропорта г. Андижан	16	TBD
91	УЗБ	ИП 24	Реконструкция и модернизация шоссе М39	243	2011–2017
92	УЗБ	ИП 26	Строительство ангара для самолетов Boeing-787	44	2014–2020
93	УЗБ	ИП 27	Реконструкция аэровокзального комплекса аэропорта г. Термеза	13	2019–2020
94	УЗБ	ИП 30	Второй ММФ: Вторая программа инвестиций в автодороги Коридора ЦАРЭС 2 (Фаза 3)	349	2011–2017
95	УЗБ	ИП 31	Приобретение и стандартизация самолета компании "Узбекистон хаво йуллари"	741	2010–2016
96	УЗБ	ИП 32	Реконструкция R87 Гузар – Чим Кукдала	114	2013–2018

№	Страна	№ ИП	Название проекта	Стоимость (млн. \$)	Период реализации
97	УЗБ	ИП 33	Строительство централизованной заправочной станции в аэропорту г. Навои и ЛЦ "Навои"	157	2014-2016
98	УЗБ	ИП 101	Усовершенствование автомобильного ПП в Яллама	-	2014–2017
99	УЗБ	ИП 102	Усовершенствование автомобильного ПП в Алате	5	2014–2017
100	УЗБ	ИП 103	Усовершенствование автомобильного ПП в Даут Ата	2	2014–2016
101	УЗБ	ИП 104	ЛЦ "Ангрен" (Расширение)	25	2016–2020
102	УЗБ	ИП 105	Третий ММФ: Третья программа инвестиций в автодороги Коридора ЦАРЭС 2	1 600	2016–2022
Итого				5 472	
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 информационного обмена	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				[42,881]	

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

Источник: Секретариат ЦАРЭС.

Приложение 2: Перечень проектов технической помощи по странам

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

Кластер, страна и № ТП			Название проекта	Подсектор	Стоимость (\$ млн.)	Период реализации
12	РЕГ	ТП 122	Работа с частным сектором в области содействия торговле (Фаза 2: Укрепление ФАПЭ ЦАРЭС и ИМЭК)	Торговля	1,5	2014- 2018
13	РЕГ	ТП 123	Подготовка проекта по повышению эффективности коридоров	Торговля	1,5	2016- 2017
14	РЕГ	ТП 124	Внедрение элементов устойчивого развития транспорта в национальные транспортные системы	Соц-экол.	1,0	2014–2016
Итого					6,5	
Содействие торговле						
15	МОН	ТП 131	Интегрированный Мастер план для ПП Замын Ууд	Торговля	0,6	2015–2016
16	РЕГ	ТП 8386	Продвижение сотрудничества в области санитарных и фитосанитарных мер Центральноазиатском региональном экономическом сотрудничестве	Торговля	0,5	Текущий до 2015
17	РЕГ	ТП 133	Подготовка проекта Регионального улучшения приграничных служб 2	Торговля	1,0	2016- 2017
18	РЕГ	ТП 134	Подготовка региональной модернизации СФС мер для содействия торговле	Торговля	1,5	2015- 2017
19	РЕГ	ТП 135	Региональная интероперабельность национальных систем единого окна	Торговля	1,0	2017-2018
20	РЕГ	ТП 136	Содействие пересечению границ для водителей, участников ВЭД и трудовых мигрантов	Соц-экол.	1,0	2014–2016
21	РЕГ	ТП 8586	Содействие региональной транзитной торговле в ЦАРЭС	Торговля	1,5	Текущий до 2016
22	РЕГ	ТП 8584	Координированное управление границами для результатов в Программе ЦАРЭС	Торговля	1,25	Текущий до 2016
23	РЕГ	ТП 8585	Согласование таможенных мер по содействию торговле с передовыми практиками в Программе ЦАРЭС	Торговля	1.25	Текущий до 2016
24	РЕГ	ТП 140	Совместный контроль трансграничных болезней животных в КНР и Монголии	Торговля	0,5	Текущий до 2015
25	РЕГ	ТП 6497	Наращивание потенциала для региональной интегрированной торговли и содействия	Торговля	2,8	Текущий
26	РЕГ	ТП 7353	ЦАРЭС: Работа с частным сектором в области содействия торговле	Торговля	3,2	Текущий до 2014
27	РЕГ	ТП 8153	Политики для диверсификации отраслей промышленности и услуг в Азии в XXI веке	Торговля	0,5	Текущий
38	РЕГ	ТП 8323	Развитие потенциала в области торгового финансирования, Фаза 2	Торговля	3,0	Текущий

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

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

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

Источник: Секретариат ЦАРЭС.

Приложение За: Исходные данные по безопасности дорожного движения (2017 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	Да	Да	Нет		Да
Есть ли у вашей страны система для координации, управления и финансирования безопасности дорожного движения на национальном уровне?	Нет	Да		Да		Да	Нет	Нет	Да		Да
Имеет ли ваша страна доступ к базе данных по ДТП для мониторинга и планирования безопасности дорожного движения?	Да	Да		Да		Нет	Нет	Нет	Да		Да
Соответствуют ли автодорожные технические стандарты, используемые для автодорожных коридоров ЦАРЭС, международно признанным стандартам?	Нет	Да		Да		Нет	Да	Да	Да		Данных нет
Проводятся ли аудиты безопасности дорожного движения для всех автодорожных проектов ЦАРЭС в вашей стране?	Нет	Да		Да		Да	Нет	Нет	Да		Данных нет
Включают ли положения по новым автотранспортным средствам в вашей стране международно признанные стандарты безопасности?	Нет	Да		Да		Да	Нет	Нет	Да		Данных нет
Обеспечиваются ли соблюдение и мониторинг предельной нагрузки для тяжелых транспортных средств на автодорожных коридорах ЦАРЭС в вашей стране?	Да	Да		Да		Да	Да	Да	Да		Данных нет
Имеется ли в вашей стране эффективная система техосмотра, ремонта и страхования автотранспортных средств?	Нет	Да		Да		Нет	Нет	Нет	Да		Да
Проводила ли ваша страна анализ законодательства по безопасности дорожного	Нет	Да		Да		Да	Нет	Да	Да		Да

движения за последние 5 лет?											
Если да, то вносила ли ваша страна усовершенствования, по необходимости, включая штрафы за нарушение правил движения?	Н/П	Да		Да		Да	Н/П	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	Нет	Да		Да		Да	Да	Да	Да		Да
Вождение в состоянии алкогольного/наркотического опьянения	Нет	Да		Да		Да	Да	Да	Да		Да
Ношение ремней безопасности	Нет	Да		Да		Да	Да	Да	Да		Да
Ношение защитных шлемов	Нет	Да		Да		Да	Да	Да	Да		Да
Невнимательное вождение (например, использование телефона за рулем)	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?	Нет	Да		Да		Да	Да	Да	Да		Да
Имеется ли 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
Отражают ли положения по безопасности, управлению и стандартам парка коммерческого и общественного транспорта в вашей стране международную передовую практику?	Нет	Да		Да		Нет	Нет	Partially	Да		Да
Обеспечивается ли вашей стране	Нет	Да		Да		Нет	Нет	Да	Нет		Нет

соответствующим образом оборудованная и квалифицированная экстренная помощь всем жертвам ДТП на автодорожных коридорах ЦАРЭС в течение 1 часа?											
Находятся ли все части коридоров ЦАРЭС в вашей стране на расстоянии не более 1 часа езды от травматологического пункта, обеспеченного адекватным персоналом и оборудованием?	Нет	Да		Да		Нет	Нет	Да	Да		Нет
Обучены ли водители грузовых и общественных транспортных средств в вашей стране методам оказания первой помощи?	Нет	Да		Нет		Нет	Нет	Нет	Да		Да
Если да, имеют ли они доступ к надлежащему оборудованию?	Н/П	Да		Нет		Нет	Н/П	Нет	Да		Да
Имеется ли современный и надежный охват связью на всех автодорогах ЦАРЭС в вашей стране?	Да	Да		Да		Да	Нет	Да	Да		Да
Существует ли единый номер телефона экстренной помощи для всех автодорог ЦАРЭС в вашей стране?	Да	Да		Да		Да	Нет	Да	Да		Да

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

Страна	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
АФГ	Данных нет	Данных нет	Данных нет	Данных нет	Данных нет	Данных нет	Данных нет
АЗЕ	238	262	347	343	318	289	251
КНР							
ГРУ	233	185	225	182	195	202	197
КАЗ							
КГЗ	Данных нет	Данных нет	Данных нет	Данных нет	Данных нет	Данных нет	Данных нет
МОН	Данных нет	Данных нет	Данных нет	Данных нет	Данных нет	Данных нет	48
ПАК							
ТАД	192	167	141	126	118	121	117
ТКМ							
УЗБ	9	12	14	12	9	9	11

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

Страна	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
АФГ	Данных нет	Данных нет	Данных нет	Данных нет	Данных нет	Данных нет	Данных нет
АЗЕ	925	1016	1168	1164	1124	894	759
КНР							
ГРУ	685	526	605	514	511	602	581
КАЗ							
КГЗ	Данных нет	Данных нет	Данных нет	Данных нет	Данных нет	Данных нет	Данных нет
МОН	333	434	541	560	654	556	479
ПАК							
ТАД	412	438	442	472	446	449	483
ТКМ							
УЗБ	Данных нет	Данных нет	Данных нет	Данных нет	Данных нет	Данных нет	Данных нет

