



Справочный документ
Для 1-ой сессии 18-го заседания Координационного комитета по транспортному сектору
Апрель 2019 года

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

**18-е заседание Координационного комитета по транспортному сектору
Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество
25–26 апреля 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.

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

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.

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.)

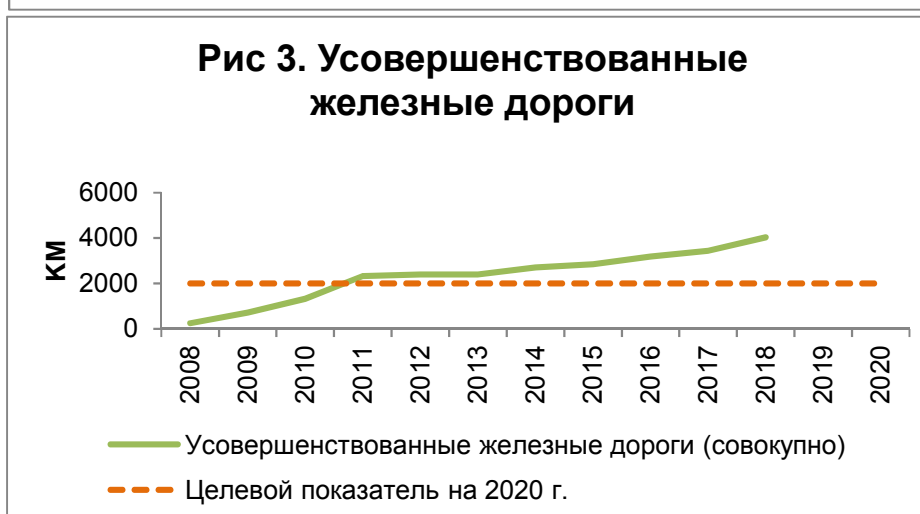
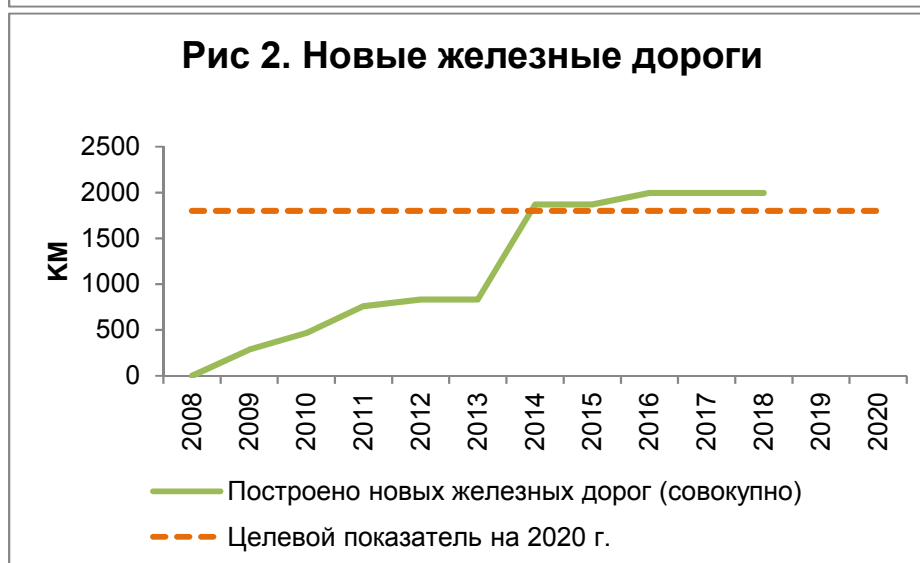
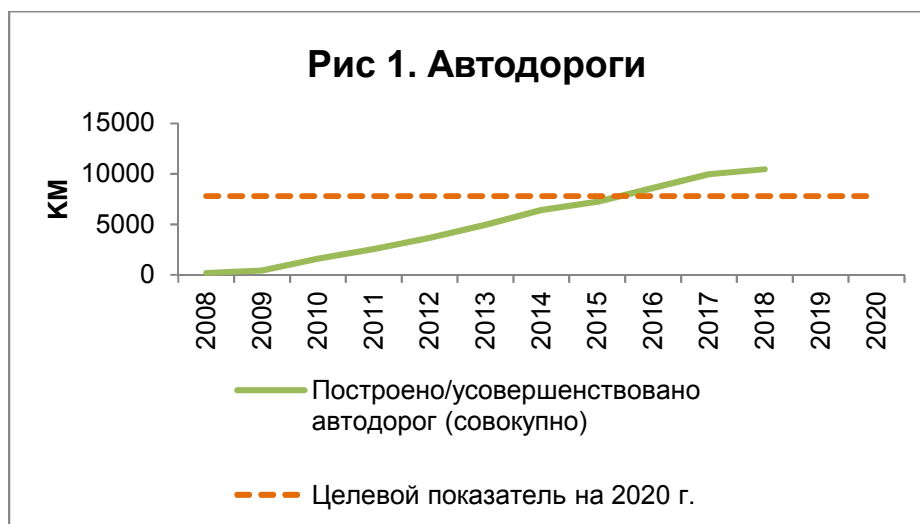









Таблица 1: Годовые результаты транспортного сектора (2008–2018 гг.)

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 Пул-и-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 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

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.

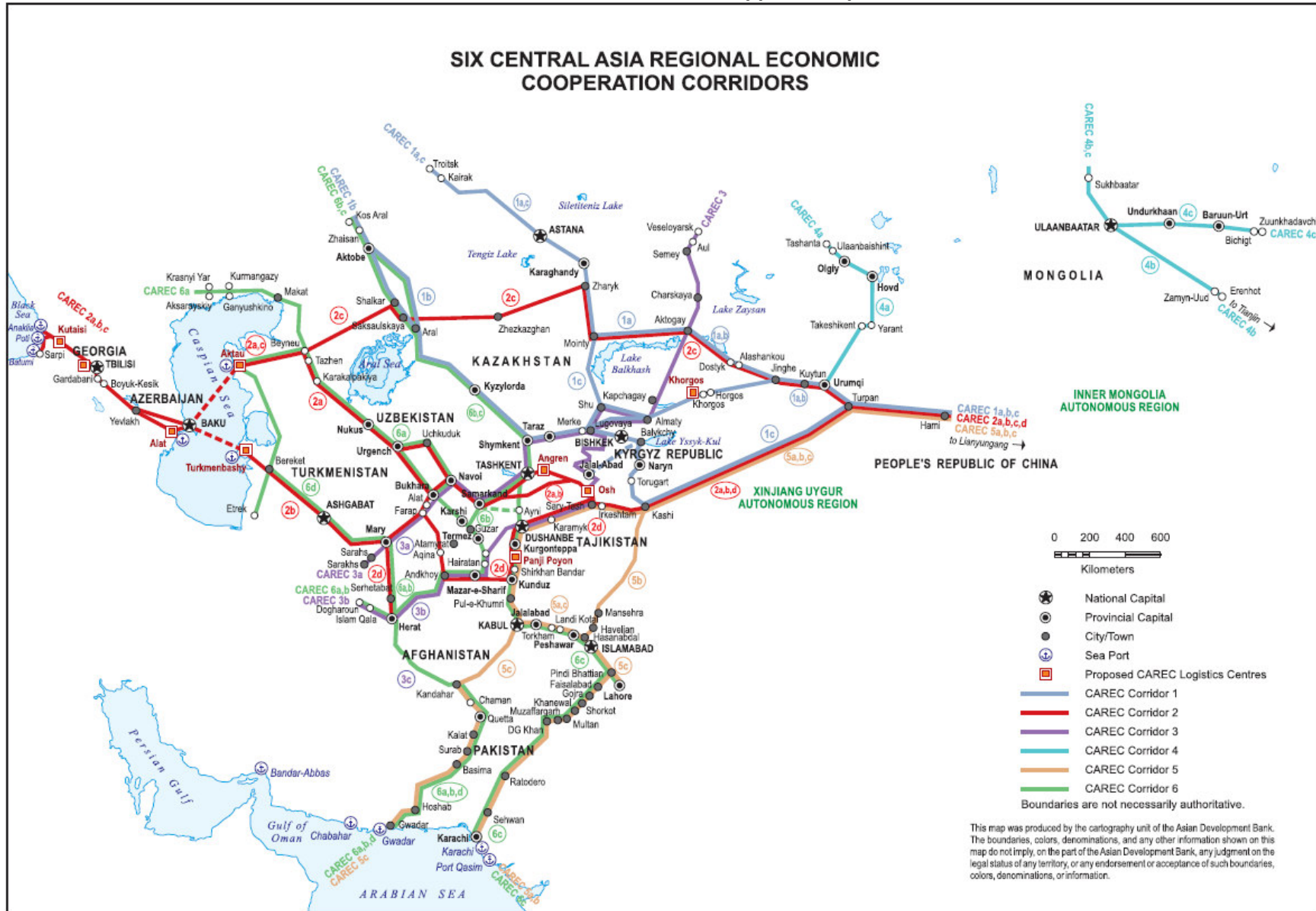
30. По просьбе правительства Монголии в настоящее время разрабатывается проект, который поможет Монголии и другим странам ЦАРЭС понять, как можно либерализовать сектор воздушного транспорта в интересах туризма и экономики в целом. В рамках исследования будут рассмотрены многочисленные проблемы, сдерживающие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

II. КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ РУКОВОДСТВА ОТ ККТС

31. **Утверждение представить проект Транспортной стратегии 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 для комментариев странам-членам ЦАРЭС. Поэтому ККТС предлагается одобрить представление проекта Транспортной стратегии ЦАРЭС до 2030 года на рассмотрение высокопоставленными официальными лицами и министрами ЦАРЭС.

32. **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 - M-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	M-4 (Участок 2 Годжра – Шоркот (4-полосная автомагистраль)	317	2015-2018	Завершен
63	ПАК	ИП 116.2	M-4 (Участок 3 – Шоркот - Ханевал (4-полосная автомагистраль, включая мосты через рр. Рави и Сидхнай)	273	2016–2018	Текущий
64	ПАК	ИП 118	M-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	E-35, 4-полосная скоростная автодорога (Участок 1 Хасанабдал - Хавелиан)	150	2015–2017	Завершен
69	ПАК	ИП 122	E-35, 4-полосная скоростная автодорога (Участок 1 Хавелиан - Мансехра)	200	2015–2018	Текущий
70	ПАК	ИП 123	M-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 3а: 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