



Справочный документ
Для 1-ой сессии 17-го заседания Координационного комитета по транспортному сектору
Апрель 2018 года

Отчет о проделанной работе и план работ транспортного сектора на 2018–2020 гг.

17-е заседание Координационного комитета по транспортному сектору
Центральноазиатское региональное экономическое
сотрудничество
18–20 апреля 2018 года
Стамбул, Турция

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 2017 году страны-члены ЦАРЭС одобрили пересмотр мультимодальных коридоров, расширив Коридор 2 (коридор Восток-Запад, который соединяет Китайскую Народную Республику, Центральную Азию и Европу), чтобы включить Грузию и расширить мультимодальную сеть ЦАРЭС до портов на Черном море и сухопутной границы с Турцией.

3. 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 трансграничным перевозкам и (v) авиация.

B. Реализация секторных мероприятий

4. В данном отчете рассматривается прогресс, осуществленный странами ЦАРЭС в 2017 году относительно СТСТ-2020, и, соответственно, Плана работ транспортного сектора на 2017–2019 гг. По состоянию на конец 2017 года, страны ЦАРЭС перевыполнили целевые показатели 2020 года для физического завершения целевых показателей по автомобильным и железным дорогам. Также завершены основные этапы по инициативам в области нефизических аспектов с завершением подготовки 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.](#)).

5. 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,

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.

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 2017 годы.

6. СТСТ-2020 и План действий продолжают реализовываться удовлетворительно. По состоянию на 2017 год, прогресс по автомобильным и железнодорожным проектам в странах ЦАРЭС уже превзошел целевые показатели 2020 года. Что касается автомобильных дорог, в 2017 году построено, модернизировано или усовершенствовано [1 372] км скоростных дорог или национальных автомагистралей, что в совокупности составляет 9 964 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 2017 году не было завершённых проектов по железным дорогам, но было усовершенствовано 325 км железных дорог посредством электрификации в Узбекистане. Совокупный прогресс по железным дорогам (1 995 км новых и 3 433 км усовершенствованных железных дорог) также превзошел целевые показатели, установленные для 2020 года.

Рисунки 1–3. Прогресс развития сети мультимодальных коридоров (2008–2017 гг.)

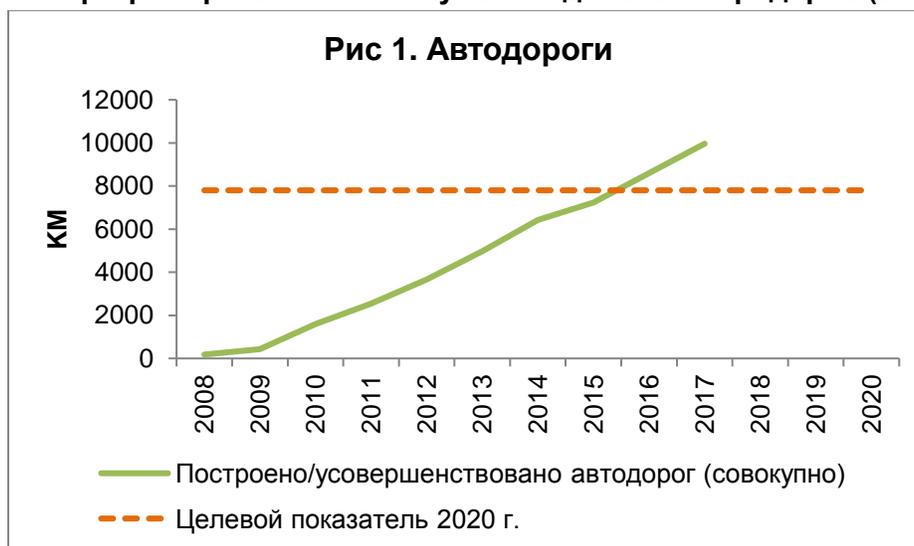




Таблица 1: Годовые результаты транспортного сектора (2008–2017 гг.)

Показатель	Базовое значение	2016								Факт. 2016 г.	Цель 2017 г.	Прогресс
	2008 г.	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	[1 372]	475	
Годовая протяженность построенных или улучшенных скоростных или национальных автомагистралей (км)	181	254	1 154	953	1 116	1 312	1 450	809	1 363	[1 372]	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]	5 912	
Новые железные дороги, построенные за год (км)	0	286	179	293	75	0	1 036	0	126	[0]	58	
Новые построенные железные дороги, совокупно (км)	0	286	465	758	833	833	1 869	1 869	1 995	[1 995]	1 577	
Улучшенные за год железные дороги (км)	251	468	600	1 014	60	0	317	140	509	[325]	30	
Улучшенные железные дороги, совокупно (км)	251	719	1 319	2 333	2 393	2 393	2 710	2 850	3 108	[3 433]	1 878	

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.

***Необходимо обновить протяженность автодорожных коридоров в связи с расширением на Грузию. Необходимо повторно проверить те дороги, текущее состояние которых считалось хорошим в 2007 году.

7. Также продолжается осуществляться прогресс в других транспортных подсекторах. В рамках проектов по портам и морским перевозкам, расширение порта Актау было завершено в 2017 году. Между тем, строительство международного морского порта в Туркменбаши, как ожидается, будет завершено в 2018 году. Продолжается работа по двум логистическим центрам (ЛЦ): ожидается, что ЛЦ Туркменбаши будет завершен к 2018 году, а 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, завершение ожидается в 2018 году. ПП Торхам, Шаман и Вагха в Пакистане находятся в процессе осуществления закупок, приобретения земли и проектирования объектов.

(i) Прогресс в реализации сети мультимодальных коридоров

8. **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. 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 строительство 31-км участка Пул-и-Хумри – Доши, финансируемое Исламским банком развития (ИБР). Также ведется строительство автодороги Кабул-Джелалабад, финансируемое 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 завершено в 2017 году.

9. **Азербайджан.** Азербайджан продолжает реализацию железнодорожных, автодорожных и морских проектов на Коридоре ЦАРЭС 2. В рамках содействия железнодорожным перевозкам и торговле осуществляется реконструкция железнодорожной линии Восток-Запад. При финансировании со стороны ВБ оказывается поддержка модернизации электроснабжения, коммуникационных и сигнальных систем, при этом планируется завершить строительство проезжей части к 2019 году, которое финансируется Синдикатом чешских банков и Правительством Азербайджана. Продолжается строительство международного морского торгового портового комплекса Баку в Аляте, также финансируемое Правительством Азербайджана. Ожидается, что Фаза 1 будет завершена к 2018 году. Продолжается строительство двух дополнительных полос на автодороге Гянджа-Газах-грузинская граница протяженностью 130 км, финансируемое Европейским банком реконструкции и развития (ЕБРР). Строительство логистического центра в международном морском торговом портовом комплексе Баку запланировано как часть программы Правительства по созданию специальной экономической зоны в порту.

10. **Китайская Народная Республика (КНР).** Китайская Народная Республика поддерживает реализацию проектов СТСТ-2020 за счет строительства и содержания скоростных автомагистралей на Коридорах ЦАРЭС 1, 2, 4 и 5 на территории КНР и за счет кредитного финансирования инвестиционных проектов Экспортно-импортным банком Китая и Правительством КНР. Как часть продвижения содействия транспорту и торговле, КНР предпринимает действия по операционализации Конвенции о международных дорожных перевозках Организации Объединенных Наций (МДП). КНР назначила Исследовательский институт по автомобильным дорогам, чтобы управлять аккредитацией транспортных компаний, включая испытание автотранспортных средств и выдачу подтверждающих сертификатов грузовикам КНР. Кроме того, КНР продолжает заключать двухсторонние транспортные соглашения со странами-членами ЦАРЭС. В 2017 году КНР подписала двухсторонне соглашение о международных автомобильных перевозках с Узбекистаном. В первом квартале 2018 года были инициированы консультации по новому соглашению с Монголией.

11. **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 октябре 2017 года (Приложение 1). Теперь Коридор 2 простирается от ПП Красный мост на автомагистрали Восток-Запад (Е60) до черноморских портов в Потти, Батуми и запланированного глубоководного морского порта Анаклия. Затем он проходит по Е70, проходя по побережью Черного моря, и заканчивается в ПП Сарпи на границе с Турцией. 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.

12. **Казахстан.** Казахстан продолжает реализацию проектов СТСТ-2020 на Коридорах ЦАРЭС 1, 2, 3 и 6. Казахская часть Транзитного коридора Западная Европа – Западный Китай завершена, охватывая 2 452 км между границей с КНР и границей с Российской Федерацией. Проект финансировался АБР, ЕБРР, Японским агентством международного сотрудничества (JICA), ИБР, ВБ и Правительством Казахстана. Реконструкция автодороги Алматы - Капшагай (105 км), финансируемая Правительством Казахстана, была завершена в 2017 году. Также завершены 305-км автодорога Алматы-Хоргос, профинансированная ВБ и Правительством Казахстана, 100-км автодорога Шымкент-Ташкент, профинансированная АБР, ЕБРР и Правительством Казахстана. Также завершены работы по расширению порта Актау, профинансированные Банком развития Казахстана, морским портом Актау и частными инвесторами. Текущие автодорожные включают реконструкцию автодороги Астана-Караганда, финансируемую Правительством Казахстана, ведется строительство в рамках проектов по реабилитации автодорог Актау – Бейнеу и Макат – Кандагаш, поддерживаемых финансированием от АБР и Правительства Казахстана.

13. **Кыргызская Республика.** Продолжаются работы по транспортным проектам вдоль Коридоров ЦАРЭС 1, 2 и 3 в Кыргызской Республике. Строительство автодороги Бишкек-Торугарт (497 км), профинансированное Экспортно-импортным банком Китая, Арабской координационной группой, АБР и Правительством Кыргызстана, было

завершено в 2017 году. 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. Реконструкция 497-км автодороги Север-Юг (Балыкчи-Кочкор-Арал-Казарман-Джалал-Абад), которая связывает транспортные Коридоры ЦАРЭС 3 (Бишкек-Ош) и ЦАРЭС 1 (Бишкек-Нарын-Торугарт) была завершена в 2017 году. Данный проект финансируется за счет займа от Экспортно-импортного банка Китая, АБР и собственного бюджета правительства. В рамках авиации, осуществляется проект по усилению потенциала кыргызской системы управления воздушным движением при финансировании со стороны JICA.

14. **Монголия.** Монголия продолжает реализовывать транспортные проекты вдоль Коридора ЦАРЭС 4. Ведется строительство в рамках Проекта 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 за счет бюджета Правительства Монголии. В рамках логистики осуществляется строительство логистического центра Замын-Ууд, финансируемое за счет займа и гранта от АБР. Также осуществляется разработка национальной политики и плана действий по безопасности дорожного движения при поддержке со стороны технической помощи от АБР.

15. **Пакистан.** Продолжаются работы по завершению транспортных проектов вдоль Коридоров 5 и 6 в Пакистане. 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. В общей сложности в 2017 году были завершены и открыты для движения 45,5 км. 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. Работы по модернизации инфраструктуры ПП в Торхаме, Вагхе и Чамане, финансируемые за счет займа от АБР в рамках Проекта Региональное усовершенствование приграничных служб ЦАРЭС (РУПС) находятся на этапе закупки строительных работ. В рамках Программы Экономический коридор Китай-Пакистан (ЭККП) запланирована реабилитация магистральной железной дороги (ML-1) между Карачи и Пешаваром.

16. **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. Продолжаются работы на Коридоре ЦАРЭС 3 (Душанбе-граница Узбекистана) и ожидается, что они будут завершены в 2018 году; проект финансируется за счет займов от АБР, ЕБРР, АИИБ и собственного бюджета Правительства Таджикистана. Строительство автодороги Душанбе – Курган-Тюбе (33,2 км),

финансируемое АБР, Организацией стран-экспортеров нефти (ОПЕК) и Правительством Таджикистана, начато в 2017 году. 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.

17. **Туркменистан.** Туркменистан продолжает реализовывать мультимодальные и логистические проекты на Коридоре ЦАРЭС 2 за счет собственного бюджета Правительства Туркменистана. Уже завершены два железнодорожных проекта ЦАРЭС. Ведется строительство международного морского порта в Туркменбаши, который включает логистический центр, и ожидается, что работы будут завершены в 2018 году. Продолжаются работы по реконструкции автодороги Ашгабат-Туркменбаши, при этом 245,2 км были реконструированы к концу 2017 года.

18. **Узбекистан.** Узбекистан продолжает реализовывать автодорожные, железнодорожные проекты и проекты по содействию торговле вдоль Коридоров ЦАРЭС 2, 3 и 6. В рамках железнодорожных проектов в 2017 году завершена электрификация железнодорожного участка Карши-Термез (325 км) была, которая финансировалась за счет займа от JICA и за счет собственных средств «Узбекистон темир юллари» (УТЮ). 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. Помимо этого, в 2017 году была инициирована электрификация участка Пап-Наманган-Андижан при финансировании от АР и за счет собственных средств УТЮ, завершение которой ожидается к 2021 году. Программа инвестиций в автодороги Коридора ЦАРЭС 2 (Фаза 2), в рамках которой было реабилитировано 175 км автомагистрали А380, была завершена в 2017 году. Осуществляются работы в рамках Фазы 3, цель которой осуществить реконструкцию 220 км автодорог в Ташкентской, Наманганской и Бухарской областях, при финансировании со стороны АБР и Правительства Узбекистана. Также ведется реконструкция и модернизация М39 при финансировании со стороны ИБР и Правительства Узбекистана. В рамках компонента авиации осуществляется строительство ангара для технического обслуживания самолетов типа Boeing-787, которое должно быть завершено к 2020 году, финансирование осуществляется за счет собственных средств авиакомпании «Узбекские авиалинии» и займа Фонда реконструкции и развития Узбекистана.

(iii) **Операционное и институциональное усиление**

19. **Обоснование.** СТСТ-2020 акцентирует внимание 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 года, страны ЦАРЭС вновь подтвердили потребность в решении 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; и 16-е заседание КТС, проведенное в Тбилиси (Грузия) в мае 2017 года, еще раз подтвердили приверженность стран ЦАРЭС полной реализации СТСТ-2020 и осуществлению работы в вышеупомянутых приоритетных областях.

20. **Инициированные действия.** На 15-ом заседании ККТС страны ЦАРЭС одобрили План работ транспортного сектора (2017-2019 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. Участники 16-го заседания ККТС одобрили дополнение авиации в качестве пятого элемента в рамках транспортного сектора ЦАРЭС. Ниже приводится краткое описание прогресса и достижений по пяти основным элементам.

Элемент 1: Безопасность дорожного движения

21. Показатели смертности в результате 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, в последующие десятилетия показатели летальных исходов и травматизма в регионе заметно увеличатся. 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.

22. 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.

23. 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 за 2017 год, представленные странами ЦАРЭС.

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).

24. 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». 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. В настоящее время при поддержке в рамках технической помощи АБР осуществляется разработка национальной политики и плана действий по безопасности дорожного движения.

25. Пакистан, принимающая страна ЦАРЭС в 2016 году, осуществил значительные шаги с целью приоритизации безопасности дорожного движения. Безопасность дорожного движения включена в проект Национальной транспортной стратегии. Безопасность дорожного движения также стала частью каждого проекта по развитию автодорог. Также был создан национальный координационный комитет в составе представителей от всех заинтересованных сторон на уровнях федерального и провинциального правительств. 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. Национальный план по безопасности дорожного движения основан на пяти элементах Глобального плана Декады действий Организации Объединенных Наций: управление безопасностью дорожного движения; более безопасные дороги; более безопасные транспортные средства; более безопасные пользователи дорог и помощь после аварий.

26. Таджикистан, как принимающая страна для ЦАРЭС в 2017 году, осуществил большие шаги в продвижении безопасности дорожного движения. Национальный план по безопасности дорожного движения, разработанный во время проведения консультационных семинаров с участием официальных лиц транспортного сектора и заинтересованных сторон, в настоящее время находится на этапе окончательной доработки. Таджикистан также запустил кампанию по информированию об использовании ремней безопасности, концептуальная разработка которой была осуществлена АБР при финансировании со стороны ЕБРР, и которая реализуется совместно с Европейской ассоциацией по изучению науки и технологий и молодому поколению Таджикистана (таджикская НПО). В рамках базового обследования кампания выявила, что только 22,5% водителей носили ремни безопасности и только для 3,3% детей использовались детские кресла. Посредством использования различных средств массовой информации, включая рекламу в печатных изданиях, на радио и телевидении, были запущены рекламные кампании, которые охватили 98% страны. В Таджикистане есть закон, который требует использовать ремни безопасности, как на передних, так и на задних сиденьях всех транспортных средств. При этом не были предусмотрены юридические санкции, такие как штрафы, за нарушение упомянутого закона. В результате проведения кампании были введены новые санкции за неиспользование ремней безопасности. Санкции включают штраф до 50 сомони за каждое лицо, не использующее ремень безопасности. Следующие шаги кампании включают программы обучения и оказания помощи для дорожной полиции Таджикистана по эффективному правоприменению закона о ремнях безопасности.

27. Чтобы ускорить реализацию Стратегии по безопасности дорожного движения ЦАРЭС на 2017-2030 гг., АБР и Институт ЦАРЭС организовали проведение 3-го регионального семинара по безопасности дорожного движения ЦАРЭС в Душанбе (Таджикистан) в августе 2017 года, фокусируя внимание на инженерном обеспечении

безопасности дорожного движения. В семинаре приняли участие 40 участников в составе представителей от министерств из стран-членов ЦАРЭС, которые отвечают за автодороги и транспорт. Участники узнали об аудитах безопасности дорожного движения, стандартах проектирования, потребностях уязвимых пользователей, программах по обеспечению безопасности на наиболее опасных участках и в зонах проведения работ. Семинар предоставил странам-членам возможность кратко изложить свои наиболее насущные потребности для продвижения компонента «*Более безопасные дороги*» в рамках *Стратегии безопасности движения ЦАРЭС*. Был высказан призыв усилить обучение в области инженерного обеспечения безопасности дорожного движения, чтобы расширить уровень знаний в большинстве стран ЦАРЭС. Участники обсудили вызовы, которые стоят перед странами ЦАРЭС в деле продвижения безопасности дорожного движения, и определили приоритетные действия для решения общих вызовов.

28. Подготовлены три руководства по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения, чтобы оказать поддержку в проведении будущих тренингов по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения ([Руководство 1: Аудит безопасности дорожного движения](#) и [Руководство 2: Более безопасные дорожные работы](#) опубликованы в марте 2018 года, и [Руководство 3: Управление придорожными препятствиями](#) опубликовано в апреле 2018 года). Руководства были рассмотрены на 16-м заседании ККТС и представлены на 3-м региональном семинаре по безопасности дорожного движения ЦАРЭС в Душанбе (Таджикистан). Руководства будут распространены среди инженеров и политиков в ЦАРЭС, чтобы стимулировать внедрение принципов и практики инженерного обеспечения безопасности дорожного движения.

Элемент 2: Управление дорожными активами

29. 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 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. Участники 16-го заседания ККТС, проведенного в мае 2017 года, рассмотрели продукты знаний в области УДА и согласились поддерживать дальнейшую работу в области УДА, инициировав сбор данных по потребностям в отношении УДА в странах ЦАРЭС.

30. Чтобы оказать поддержку обмену знаниями между странами ЦАРЭС, за последние два года были разработаны три продукта в области знаний в поддержку управления дорожными активами ([Сборник передовых практик в области управления дорожными активами](#), опубликованный в январе 2018 года; Руководство по контрактам на содержание дорог, ориентированным на результаты, опубликованное в апреле 2018 года; и Руководство по платным дорогам в странах ЦАРЭС для лиц, принимающих решения, которое будет опубликовано в мае 2018 года). Мероприятия на 2017 год и последующие годы включают распространение этих продуктов в области знаний среди политиков и практиков в регионе ЦАРЭС, чтобы стимулировать внедрение передовых практик в области управления дорожными активами.

31. В соответствии с договоренностями, достигнутыми на 16-м заседании ККТС, страны заполнили анкеты по УДА, чтобы (i) определить потребности в области УДА в странах ЦАРЭС и (ii) предоставить информацию для концептуализации проектов УДА и оказать поддержку реализации контрактов на содержание дорог, ориентированных на результаты, в странах ЦАРЭС.

Элемент 3: Железные дороги

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

33. 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, а второй – 18-19 апреля 2016 года в Бангкоке (Таиланд). В рамках двух семинаров страны-члены ЦАРЭС рассказали о статусе и поделились 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.

34. 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. 3-е заседание РГЖТ состоялось 15-16 мая 2017 года в Тбилиси (Грузия), чтобы обсудить и согласовать практические меры реализации для железнодорожной стратегии. Страны согласовали шесть действий для реализации железнодорожной стратегии. Ниже описан прогресс/статус реализации в 2017 году:

- *Разработка механизма поддержания связи для регулярного обмена информацией:* была запущена [группа в Facebook](#) и в рамках веб-сайта ЦАРЭС разработана новая веб-страница;
- *Разработка практических примеров по возникающим практикам:* инициирована работа по составлению сборника практических примеров;
- *Анализ и рассмотрение модельных соглашений, например, по тарифам, по отзывам клиентов, процессам пересечения границы и обеспечению безопасности:* инициирована работа по составлению сборника модельных соглашений;
- *Подготовка исследования по возможностям создания сетей и определению потребностей:* проводится анализ литературы;

- *Подготовка национальных планов действий для реализации железнодорожной стратегии*: будет обсуждаться на следующем заседании РГЖТ;
- *Создание команд по коридорам*: будет обсуждаться на следующем заседании РГЖТ.

35. Для полной реализации железнодорожной стратегии ЦАРЭС и поддержки будущей деятельности РГЖТ необходимы финансовые ресурсы. Предлагается подготовить региональную техническую помощь для оказания поддержки реализации железнодорожной стратегии ЦАРЭС, разработки и поддержания региональной модели осуществления перевозок, обеспечения механизма для разработки проектов и оказания поддержки в области обмена знаниями и развития потенциала для железных дорог.

Элемент 4: Содействие транспорту

36. 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.

37. 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.

38. 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 с целью расширения операционного охвата системы МДП. Правительство КНР назначило Исследовательский институт по автомобильным дорогам управлять аккредитацией транспортных компаний, включающей испытание транспортных средств и выдачу подтверждающих сертификатов грузовикам КНР.

39. 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 наращиванию 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 во 2-м квартале 2017 года. Один пограничный пункт пропуска (ПП Дусти, Таджикистан) был усовершенствован в 2015 году в рамках проекта по усовершенствованию Коридора ЦАРЭС 3 (Душанбе – граница Узбекистана).

40. В настоящее время осуществляется модернизация еще трех ПП в Пакистане – Торхам, Чаман и Вагха – в рамках проекта Региональное усовершенствование приграничных служб ЦАРЭС. Проект находится на этапе закупки строительных работ, разработки детального проекта сооружений и приобретения земли.

Элемент 5: Авиация

41. Стратегическое местоположение стран ЦАРЭС означает, что регион имеет потенциал служить в качестве авиационного хаба, как для пассажирских, так и грузовых перевозок. Отсутствие выхода к морю у многих стран ЦАРЭС делает воздушный транспорт очень важным видом транспорта. На 15-ой Министерской конференции ЦАРЭС, проведенной в октябре 2016 года, Премьер Министр Пакистана Наваз Шариф приветствовал, чтобы страны ЦАРЭС проводили работу с целью усиления региональной интеграции в секторе авиации. В поддержку этой инициативы 6-7 апреля 2017 года в Сингапуре был проведен консультационный семинар под названием «К связанному небу: Определение роли ЦАРЭС в расширении регионального сотрудничества в области авиации». Участники предложили, чтобы авиация была признана в качестве нового элемента в рамках Программы по содействию транспорту и торговле ЦАРЭС и подчеркнули, что улучшение региональной воздушной связанности должно рассматриваться в качестве системы, которая включает три основных измерения: (i) политика и регулирование; (ii) инфраструктура и оборудование и (iii) операции.

42. 16-е заседание ККТС в Тбилиси (Грузия), состоявшееся 17-19 мая 2017 года, одобрило включение авиации в качестве пятого элемента в рамках транспортного сектора ЦАРЭС. Кроме того, 16-е заседание ККТС одобрило разработку Первоначального исследования по авиации ЦАРЭС, чтобы понять текущее состояние авиации в регионе ЦАРЭС и определить области, в которых мероприятия ЦАРЭС могут усилить региональную связанность и экономическое развитие за счет авиации. Первоначальное исследование было завершено в 2017 году и распространено странам ЦАРЭС для рассмотрения. Будущие действия в рамках авиации включают национальные консультации с целью определения приоритетных потребностей.

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

44. 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. В настоящее время ТП оказывает поддержку мероприятиям по обмену знаниями в области транспорта ЦАРЭС по вопросам управления дорожными активами, железных дорог и содействию транспорту и авиации.

45. ТП 8789 также поддерживает разработку базы данных ГИС ЦАРЭС, чтобы оказать поддержку мониторингу прогресса по реализации проектов 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 проводится дальнейшее развитие базы данных ГИС с целью включения мониторинга для стратегий по железнодорожному транспорту и безопасности дорожного движения ЦАРЭС.

46. 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. РЕТП оказала поддержку мероприятиям в рамках элемента по безопасности дорожного движения, включая разработку Стратегии по безопасности дорожного движения ЦАРЭС, четыре региональных семинара по безопасности дорожного движения, три руководства по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения и инициативы в области безопасности дорожного движения на национальном уровне.

47. Оба проекта ТП 8789 и 8804 завершаются к концу 2018 года. Рекомендуется разработать новые региональные проекты ТП, чтобы усилить достижения, полученные на сегодняшний день, и оказывать поддержку дальнейшим действиям в рамках пяти транспортных элементов/приоритетных областей.

48. **Следующие шаги.** Страны ЦАРЭС будут продолжать работать над операционным и институциональным усилением в рамках вышеупомянутых элементов. В процессе дальнейшей работы будущие действия в области безопасности дорожного движения будут нацелены на полную реализацию стратегии безопасности дорожного движения. Что касается УДА, неотложные действия включают распространение завершенных продуктов знаний в области УДА, чтобы стимулировать внедрение передовых практик УДА. 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 разработана региональная ТП для оказания поддержки полной реализации железнодорожной стратегии 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

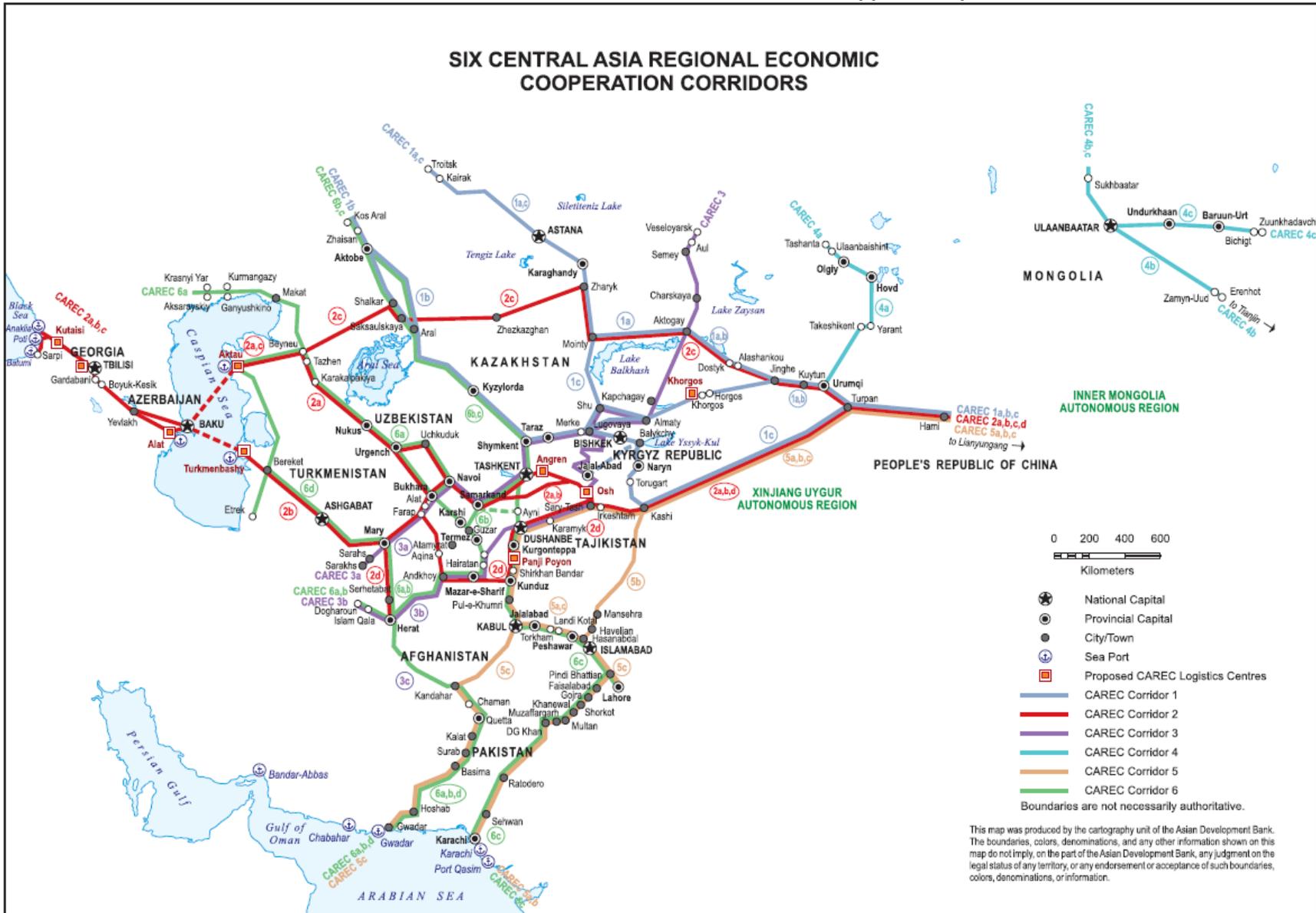
помощи для реализации региональных трансграничных транспортных соглашений. Следующие шаги в рамках авиации включают проведение национальных консультаций с целью определения приоритетных потребностей.

II. КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ РУКОВОДСТВА ОТ ККТС

49. **Транспортная стратегия-2030.** На сегодняшний день по срокам для реализации Стратегии по транспорту и содействию торговле ЦАРЭС до 2020 года осталось только три года. В 2017 году страны-члены ЦАРЭС одобрили пересмотр мультимодальных коридоров, расширение Коридора ЦАРЭС 2 для включения Грузии и расширения мультимодальных сетей ЦАРЭС до черноморских портов и сухопутной границы с Турцией. Также, в 2017 году Министерская конференция ЦАРЭС одобрила Стратегию ЦАРЭС-2030, которая обеспечивает новую долгосрочную стратегическую основу для Программы ЦАРЭС. В рамках ЦАРЭС-2030 транспортный сектор является частью более широкого операционного кластера, охватывающего инфраструктуру и экономическую деятельность. Принимая во внимание, что сроки реализации для СТСТ-2020 приближаются к завершению, транспортному сектору предоставляется своевременная возможность изучить стратегическое направление для своей деятельности после 2020 в рамках повестки дня ЦАРЭС-2030. Поэтому к ККТС направляется просьба одобрить подготовку новой транспортной стратегии, которая будет согласована со Стратегией ЦАРЭС-2030, и будет основана на результатах, достигнутых в рамках СТСТ-2020.

50. **Разработка новых региональных проектов ТП.** ККТС направляется просьба одобрить подготовку двух региональных проектов ТП, чтобы усилить достижения в рамках СТСТ-2020 и оказывать поддержку дальнейшей деятельности в области транспорта, включая подготовку новой транспортной стратегии: (1) ТП для обмена знаниями и услугами в области транспорта и (2) ТП для железных дорог ЦАРЭС.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1: ПЕРЕСМОТРЕННАЯ 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–	Текущий
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-Шериф – Кундуз	99	2011–	Текущий
Итого				3 963		
11	АЗЕ	ИП 1	Автомагистраль Восток-Запад (Евлах – Гянджа: дополнительные две полосы; кольцевая дорога на Гянджу: четыре полосы)	237	2007–2014	Завершен
12	АЗЕ	ИП 2	Содействие железнодорожному транспорту и торговле: Реконструкция железных дорог Азербайджана	1 754	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)	440	2011–2018 (Фаза 1)	Текущий
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)	1.648	2011–2021	Текущий
16	АЗЕ	ИП 101	ЛЦ Бакинский порт в Аляте	Не опред.	Не опред.	Запланирован
Итого				4 148		
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–	Текущий
20	КАЗ	ИП 4	Реконструкция транзитного коридора Западная Европа – Западный Китай (Актюбинская область (Казахстан) – Синьцзян (КНР))	4 670	2009–2016	Завершен

№	Страна	№ ИП	Название проекта	Стоимость (млн. \$)	Период реализации	Статус
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)	124	2006-2015	Завершен
			Расширение порта Актау (Фаза 3) – новый проект	126	2012-2015	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–	Текущий
27	КАЗ	ИП 101	Автодорога Алматы – Хоргос	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 Хоргосе	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 «Хоргос»	85	2014–	Текущий
Итого				13 061		
35	КГЗ	ИП 1	Реконструкция автодороги Бишкек-Торугарт	453	2010–2017	Завершен
36	КГЗ	ИП 4	Электрификация железнодорожной линии Луговая-Бишкек (Аламедин)	250	Не опред.	Запланирован
37	КГЗ	ИП 5	Реконструкция железнодорожной линии Балыкчи-Чалдовар-Луговая	65	Не опред.	Запланирован
38	КГЗ	ИП 6	Приобретение оборудования для железнодорожной вагоноремонтной мастерской	18	Не опред.	Запланирован
39	КГЗ	ИП 7	Реконструкция международного аэропорта г. Ош	105	Не опред.	Запланирован
40	КГЗ	ИП 8	Расширение технических возможностей кыргызской системы УВД	15	2016–	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		
46	МОН	ИП 1	Проект развития западной региональной автодороги (Граница КНР в Яранте – Ховд – Улгий – Уланбайшинт)	145	1995–2018	Текущий
47	МОН	ИП 2	Проект развития региональной автодороги (строительство дороги	126	1995–2014	Завершен

№	Страна	№ ИП	Название проекта	Стоимость (млн. \$)	Период реализации	Статус
			Алнатбулаг – Улан-Батор – Замын-Ууд)			
48	МОН	ИП 5	Строительство нового международного аэропорта в Улан-Баторе	591	2008–2018	Текущий
49	МОН	ИП 10	Подъездная дорога к новому международному аэропорту в Улан-Баторе	140	2015–2018	Текущий
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	2020–2030	Запланирован
52	МОН	ИП 13	Центр централизованного управления движением поездов	29	2020–2030	Запланирован
53	МОН	ИП 14	Железнодорожная пассажирская станция г. Улан-Батор	36	2020-2030	Запланирован
54	МОН	ИП 101	Автодорога Ундурхаан (АН32)– Баруун-Урт – Бичигт – Хулудао/Чифэн - Дзиньчжоу	268	2014–2020	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	Запланирован
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, Вагха и Чамане	250	2015-2020	Текущий
62	ПАК	ИП 116.1	M-4 (Участок 2 Годжра – Шоркот (4-полосная автомагистраль)	317	2015-2018	Текущий
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	Текущий
68	ПАК	ИП 121	E-35, 4-полосная скоростная автодорога (Участок 1 Хасанабдал - Хавелиан)	150	2015–2018	Текущий
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
71	ПАК	ИП 124	N-70 Участок Музафаргар – Д. Г. Хан (Модернизация существующей автодороги до 4-полосной автомагистрали с двухсторонним движением)	150	2016–2019	Текущий

№	Страна	№ ИП	Название проекта	Стоимость (млн. \$)	Период реализации	Статус
Итого				5 715		
72	ТАД	ИП 4	Реконструкция автодороги Кургонтеппа – Дусти – Панджи Пойон	58	2007–2014	Завершен
73	ТАД	ИП 7	Автодорога Душанбе – Турсунзаде – граница Узбекистана (62 км)	313	2011–2020	Текущий
74	ТАД	ИП 8	Реконструкция некоторых участков автодороги Душанбе – Кургонтеппа - Дангара – Куляб (243,3 км)	488	2017-2020	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.	Запланирован
79	ТАД	ИП 102	Проект усовершенствования автодорожных Коридоров ЦАРЭС 3 и 5	77	2014–2016	Завершен
Итого				1 276		
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	Текущий
83	ТКМ	ИП 104	Реконструкция автомагистрали Ашгабат - Туркменбаши	975	2014–2018	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	40	2014–2020	Текущий
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	784	2010–	Текущий

№	Страна	№ ИП	Название проекта	Стоимость (млн. \$)	Период реализации	Статус
			авиалинии"			
96	УЗБ	ИП 32	Реконструкция R87 Гузар – Чим Кукдала	114	2013–2018	Текущий
97	УЗБ	ИП 33	Строительство централизованной заправочной станции в аэропорту г. Навои и ЛЦ "Навои"	157	Не опред.	Отложен
98	УЗБ	ИП 101	Усовершенствование автодорожного ПП в Яллама	-	Не опред.	Запланирован
99	УЗБ	ИП 102	Усовершенствование автодорожного ПП в Алате	5	2014–2017	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	Не опред.	Запланирован
Итого				5 047		
103	РЕГ	ИП 1	Региональное улучшение приграничных служб 1: Усовершенствование ПП и развитие единого окна	21	2013-2018	Текущий
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		Отменен
106	РЕГ	ИП 101	Региональное улучшение приграничных служб 2	300	2016–2020	Отложен
107	РЕГ	ИП 102	Региональное повышение эффективности коридоров	176	2015–2020	Отменен
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 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 операционного 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 торговли						
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	SocEnv	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/ инст. 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?		Да	Да	Да	Нет	Нет	Да		Нет	Да	Да
Есть ли у вашей страны система для координации, управления и финансирования безопасности дорожного движения на национальном уровне?		Да	Да	Нет	Да	Да	Нет		Да	Да	Да
Имеет ли ваша страна доступ к базе данных по ДТП для мониторинга и планирования безопасности дорожного движения?		Да	Да	Нет	Нет	Нет	Нет		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?		Да		Да	Да	Нет	Нет		Да	Да	Да
Включают ли положения по новым автотранспортным средствам в вашей стране международно признанные стандарты безопасности?		Да	Да	Нет	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	Да		Да	Да	Да
Имеется ли в вашей стране эффективная система техосмотра, ремонта и страхования автотранспортных средств?		Да	Да	Нет	Да	Да	Нет		Да	Да	Да

Проводила ли ваша страна анализ законодательства по безопасности дорожного движения за последние 5 лет?		Да	Нет	Да	Да	Нет	Нет		Да	Да	Да
Если да, то вносила ли ваша страна усовершенствования, по необходимости, включая штрафы за нарушение правил движения?		Да	Отсут.	Да	Да	Да	Отсут.		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	Да	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 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	Да	Нет		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	Да	Нет		Да	Да	Да

МОН	Данных нет	48						
ПАК								
ТАД	192	167	141	126	118	121	117	
ТКМ	Данных нет							
УЗБ	9	12	14	12	9	9	11	12

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

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