

---

---

**Тематическая рабочая группа СПЕКА по устойчивому  
транспорту, транзиту и взаимосвязанности (ТРГ-УТТВ)**

21<sup>-я</sup> сессия

7-8 сентября 2016г.

Ашгабат, Туркменистан

**Транспортные инфраструктурные проекты, мероприятия и инициативы на  
национальном и международном уровне, включая развитие сухих портов для  
облегчения интермодальных перевозок в странах СПЕКА**

(Пункт 4.1 повестки дня)

Доклад ECE / ESCAPE

**Региональная транспортная деятельность ЭСКАТО для стран СПЕКА**

1. Действуя в соответствии с Бангкокской декларацией о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (март 2012г.), работа Экономической и социальной комиссии ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) в секторе транспортной инфраструктуры была сосредоточена на реализации видения интегрированной интермодальной транспортно-логистической системы в Азии, уделяя приоритетное внимание развитию и модернизации сетей азиатских автомобильных дорог (АН), Транс-азиатской железной дороги (ТАР) и сеть сухих портов международного значения, включая интермодальные интерфейсы, чтобы связать их с водными и воздушными транспортными сетями.

2. Межправительственные соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог, Трансазиатских железных дорог и сухих портов, которые вступили в силу в 2005, 2009 и 2016 годах соответственно, обеспечили необходимую институциональную основу для скоординированного планирования региональной инфраструктуры. Статус подписантов о присоединении, подписания, ратификации и/или одобрение трех соглашений странами СПЕКА приведены в Приложении 1, а также в приложении 3.

Азиатские автомобильные дороги (АН)

3. Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог была основой работы ЭСКАТО в целях поощрения и содействия развитию и модернизации международной дорожной сети в регионе, в частности в рамках шести сессий Рабочей группы, в которой государства-члены СПЕКА и другие государства активно принимала участие. 6-я сессия Рабочей группы по сети Азиатских автомобильных

дорог состоялось 3 и 4 ноября 2015 года в Сеуле, в сочетании с 25-м Конгрессом по дорожному движению, в котором приняли участие четыре страны-участницы СПЕКА. Посредством совещаний, поправки к сети Азиатских автомобильных дорог были приняты, подробные обновления азиатских проектов развития дорог были предоставлены странами-членами, а также последние достижения в области политики и вопросов, связанных с международным автомобильными перевозками, такими как по безопасности дорожного движения были обсуждены. Рабочая группа выразила свою поддержку работе секретариата в определении стандартов для средств обеспечения безопасности дорожного движения и призвал к всеобъемлющей общерегиональной политики в вопросах безопасности дорожного движения. Кроме того, ПРГ-ТПГ признала, что развитие интеллектуальных транспортных систем (ИТС) будет играть важную роль в снижении дорожно-транспортных происшествий путем создания условий для более эффективного управления дорожным движением. 7-я сессия Рабочей группы по АН запланирована на 2017 год.

4. Фаза II (2012-2016 годы) Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, которая была принята на Конференции министров по транспорту в марте 2012 года в Бангкоке, Таиланд, поручила секретариату ЭСКАТО содействовать региональному и межрегиональному соединению и сотрудничеству путем дальнейшего развития Трансазиатской железнодорожной сети и азиатских автомобильных дорог, а также сухих портов. Деятельность в рамках Региональной программы действий направлены на реализацию комплексной интермодальной транспортно-логистической программы для региона. В связи с этим, секретариат осуществляет трехгодичный проект с 2015 года под названием "Разработка технических стандартов по объектам безопасности дорожной инфраструктуры и модель ЕЕ развертываний для сети Азиатских автомобильных дорог», при финансовой и технической поддержке со стороны Korean Expressway Corporation (КЕС) из Республики Корея. Этот проект, как ожидается, окажет положительное влияние на развитие секций Азиатских автомобильных дорог в странах-членах, включая страны СПЕКА.

5. В целом, с момента принятия Соглашения, значительный прогресс был достигнут в развитии и модернизации АН в соответствии с классификацией и нормами проектирования в Соглашении. В то время как доля дорог класса I в странах СПЕКА увеличилась с 1% (2004 г.) до 7,9% (2016 г.), доля находящихся ниже класса III, который не отвечает минимальным желательным стандартом, снизилась с 29% до 11,1% за тот же период. Однако, до сих пор есть более 3010 км маршрутов АН, которые должны быть обновлены, а общее качество Азиатских автомобильных дорог в странах-членах СПЕКА является относительно низким по сравнению Азиатских автомобильных дорог в целом (Приложение 1). В соответствии со статьей 4 Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог, маршруты Азиатских автомобильных дорог должны быть указаны с помощью маршрутных знаков Азиатских автомобильных дорог в течение пяти (5) лет с даты вступления в силу Соглашения для соответствующей страны. Тем не менее, среди стран-участниц СПЕКА, только Азербайджан, как известно, установлены знаки маршрутов Азиатских автомобильных дорог.

6. Страны-члены СПЕКА предприняли достойные внимания инициативы по развитию региональной взаимосвязанности. Афганистан работает на различных направлениях транспортной связи, в том числе Шелкового пути из Афганистана в Туркменистан, Азербайджан, Грузию, а затем в Европу; нового торгового пути, соединяющего залив и Индийский океан и новый маршрут из Китая в Таджикистан, Афганистан и в Исламскую Республику Иран.

7. Целью развития проекта дороги Восток-Запад между Алматы и Хоргос (305 км) в Казахстане являются повышение эффективности работы транспорта вдоль участка дорожного коридора Западная Европа-Западный Китай в пределах Алматинской области и модернизации управления шоссе выше дорожного коридора. Ориентировочная стоимость составляет 1,2 миллиарда долларов США. Проект был утвержден в 2013 году и планируется завершить к июню 2017 года.

8. Таджикистан установил связь местных дорог и международных коридоров, проходящих через территорию Таджикистана и усилил создание инфраструктуры транзита; поставил присоединение к международным конвенциям в области транспорта в качестве своих стратегических целей. Проект по улучшению дороги Душанбе-граница Узбекистана увеличит возможности подключения и мобильность Таджикистана вдоль участка коридора №3 Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества, восстановив 5 км участка дороги, соединяющей Душанбе с границей с Узбекистаном. Общая стоимость проекта оценивается в 106 миллионов долларов США. Таджикистан подал заявку на совместное финансирование по проекту со стороны Азиатского инфраструктурного инвестиционного банка (АИВ) и Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР).

9. Туркменистан испытал значительный рост своей транспортной сети в последние годы, в связи со строительством новых автомобильных дорог. Развитие транспортного сектора считается одним из приоритетов страны. Поскольку Туркменистан расположен на пересечении основных дорожных коридоров Евразийского региона, большое внимание было уделено автомобильному транспорту. Реконструкция сети магистральных дорог происходит и строятся новые автомобильные дороги

Транс-Азиатские железные дороги

10. В 2015-16 гг, страны СПЕКА продолжили свои усилия по расширению железнодорожного соединения. Следующие проекты имеют особое значение для развития связи и транзита через соответствующие страны.

11. Строительство железной дороги Север-Юг по коридору из Казахстана в Исламскую Республику Иран через Туркменистан (восточная сторона Каспийского моря) позволило значительно сократить расходы и время на перевозку грузов в направлении Азиатско-Тихоокеанского региона. Обработка грузов, как ожидается, увеличится с 3 до 10 миллионов тонн в год, что, несомненно, придаст новый импульс экономическому развитию региона. Пробный контейнерный поезд был запущен с направлением из Туркменистана в Исламской Республике Иран, который совершил свой первый рейс по маршруту Китай-Казахстан-Туркменистан- Исламская Республика Иран. Маршрут поезда был в два раза быстрее, чем морским путем. Кроме

того, она снизила тариф зерна и муки из Казахстана в Исламской Республике Иран.

12. На западной стороне Каспийского моря, строится 372 км на железнодорожной линии Казвин-Решт-Астара и после его завершения, соединит Северную Европу с Юго-Восточной Азией, а также свяжет сети железных дорог Азербайджана, Исламской Республики Иран и России. По состоянию на апрель 2016 года, 92 процентов участка Казвин-Решт был завершен и завершение ожидается к концу 2016 г. В апреле 2016 года, основание моста длиной 82,5 м над рекой Астара был заложен на границе между Азербайджаном и Исламской Республикой Ираном. Кроме того, в начале марта 2016 года, было начато строительство участка железной дороги протяженностью 8,3 км от станции Астара (Азербайджан) до границы с Исламской Республики Иран. Строительство всего планируется завершить к концу 2016 г. На начальном этапе, коридор планируется перевезти 5 миллионов тонн грузов, и эта цифра может быть повышен до более чем 10 миллионов тонн.

13. Инициатива Китая, который предусматривает строительство новой 270-километровой железнодорожной линии от Каши/Кашгар из Китая в Андижан на востоке Узбекистана через Нарынской и Ошской областях Кыргызстана бездействует в течение ряда лет. Тем не менее, правительство Кыргызстана объявило, что строительство планируется начать в 2016 году. Если проект будет реализован, как и планировалось, коридор станет частью более крупной трансконтинентальной системы железнодорожных дорог. Прогноз показывает, что годовой объем груза может составлять до 15 миллионов тонн, и до 250000 пассажиров в год. Одной из проблем является существование двух различных железнодорожных датчиков: 1,520 мм в Кыргызстане и Узбекистане и 1,435 мм в Китае. Для того, чтобы преодолеть разрыв НЕГАБАРИТНЫЕ вызов Кыргызстан планирует построить коммутационную станцию на Туз-Бель.

14. Был подписан исторический документ по проекту "Баку-Тбилиси-Карс» между Азербайджаном и его соседями на западе от 25 мая 2005 года, который соединит страны СПЕКА с Грузией и Турцией. Проект был начат еще в 2007 году, и был первоначально планировалось завершить к 2010 году В настоящее время ожидаемая дата завершения конец 2017 года. Завершение 826 километров по этому железнодорожному сообщению соединит европейскую и Трансазиатскую сети железных дорог. Маршрут включает в себя секторы с двумя различными железнодорожными измерительные приборы: 1,520 мм из Баку в Азербайджане в Ахалкалаки в Грузии и 1435 мм от Ахалкалаки до Карса в Турции. Датчики взлома из-будет в Ахалкалаки и поэтому коммутационная станция с выдвижным будет нужен.

15. В Афганистане ТЭО было начато для предлагаемой железной дороги, которая будет работать из Герата в Торгунди на границе и железнодорожная станция на железнодорожной сети Туркменистана, а также грузовой двор. Исследование, как ожидается, займет шесть месяцев при финансировании Азиатского банка развития (АБР). Эта связь в рамках жд коридора, который пересекает множество стран, включая Исламскую Республику Иран, Афганистан, Таджикистан, Кыргызстан и Китай.

16. Секретариат ЭСКАТО продолжает активно поддерживать разработку и введение в действие Трансазиатской железнодорожной сети. 23 и 24 ноября 2015 года в Бангкоке состоялась четвертое совещание Рабочей группы по сети Трансазиатских железных дорог. Рабочая группа с удовлетворением отметила неизменную приверженность стран-членов развивать сеть Трансазиатскую железных дорог в качестве региональной инфраструктуры, облегчающей ведение региональной и межрегиональной торговли и признала роль сети в развитии железнодорожных связей на основе международных интермодальных услуг. Очередное заседание рабочей группы будет проведено в 2017 году.

Развитие сухих портов для облегчения интермодальных перевозок в странах СПЕКА

17. Развитие устойчивой интегрированной интермодальной транспортно-логистической системы для Азии и Тихого океана является видением министров транспорта региона. Межправительственные соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог были успешно разработаны и реализуются с целью создания двух существенных активов региональной инфраструктуры, способных наилучшим образом служить экономической интеграции региона и обеспечения общего процветания. Эта парадигма развития требует нового подхода к тому, как предусматривается транспортная политика, т.е. подход, основанный на признании (I), возникающих торговых потоков и (II) возможного несоответствия между этими торговыми потоками и текущей транспортной инфраструктуры.

18. Для того, чтобы избежать этого несоответствия, важно, чтобы развитие транспорта во все большей степени рассматривается с региональной точки зрения. Это включает в себя подробный анализ торговых потоков, глубокое понимание требований отрасли и часового механизма интеграции видов транспорта, что может произойти только при интермодальных интерфейсах, таких как сухие порты и путем предоставления эффективных логистических услуг.

19. Несколько стран региона уже создали хорошо функционирующие сухие порты и поставили на место эффективной логистической отрасли. Тем не менее, большинство стран в начале процесса.

20. В качестве связующего звена в транспортной цепочки, сухие порты оказали положительное влияние на эффективность логистической цепочки. Хорошо управляемые сухие порты помогают снизить транспортные расходы и, в случае сухих портов, расположенных на значительном удалении от морского порта, сократить общее время транзита. Эта функция особенно важна для региона ЭСКАТО, которая имеет обширные районы с внутренними районами и 12 выхода к морю стран мира. В Европейском Союзе, успешные сухие порты увеличили эффективность логистики и позволила модальный переход от дорог на железнодорожных или внутренних водных путей, тем самым поддерживая политику, направленную на сокращение выбросов углерода в рамках логистической цепочки. В то же время, ряд сухих портов обеспечили ценное пространство для таких мероприятий, как таможенное оформление, распаковка контейнеров, добавленной стоимости и распределение с некоторыми из них превращается в крупного логистического парка.

21. Страны СПЕКА являются одними из наиболее удаленных от крупных международных морских портов. Хорошо функционирующие сухие порты поэтому особенно актуальны и необходимы для облегчения их доступа на международные рынки, выступая в качестве портов из прибрежных районов путем предоставления эффективных интермодальных транспортных и логистических услуг. Таким образом, они могут повысить эффективность транспортных услуг, доступных в регионе и, следовательно, его общей международной конкурентоспособности. Сухие порты могут также содействовать сбалансированному пространственному развитию, помогая расширению индустриализации в глубинке.

22. На этом фоне, интермодальные объекты и сухие порты, в последние годы получили обязательств на высоком уровне со стороны правительств в регионе ЭСКАТО. Комиссия в своей резолюции 66/4 от 19 мая 2010 года и вторая сессия Комитета по транспорту (Бангкок, 1-3 ноября 2010 года) поручила секретариату ЭСКАТО работать над межправительственным соглашением о сухих портах. В соответствии с этим, секретариат разработал проект межправительственного соглашения о сухих портах.

23. Комитет по транспорту на своей третьей сессии, состоявшейся в октябре 2012 года одобрил проект межправительственного соглашения о сухих портах и Комиссия приняла ее на своей 69-й сессии в резолюции 69/7 от 1 мая 2013 г. была проведена церемония подписания межправительственного соглашения в ходе Форум министров транспорта Азии на своей второй сессии 7-го ноября 2013 года, когда 14 государств-членов подписали соглашение, один из которых также сдали на хранение документ о ратификации. Межправительственное соглашение о сухих портов вступил в силу 23 апреля 2016 г. По состоянию на 20 июля 2016, 17 государства-члены ЭСКАТО подписали межправительственное соглашение о сухих портов и десять сдали на хранение свои документы о ратификации, принятии/одобрении/присоединении. Среди стран-участниц СПЕКА, Казахстан и Таджикистан сдали на хранение свои документы о ратификации.

24. При разработке Приложения I к Соглашению, государствам-членам было предложено указать, сухие порты международного значения, существующих или планируемых в целях развития, в рамках их соответствующих территорий. До сих пор 43 таких сухих портов были определены странами-участницами СПЕКА. Предполагается, что указанные сухие порты будут служить согласованному развитию важных узлов в международной интегрированной интермодальной транспортно-логистической системы.

25. Предполагается, что формализации развитие сухих портов в рамках межправительственного соглашения будет (а) содействовать международному признанию сухих портов, (б) облегчить инвестиции в инфраструктуру за счет привлечения твердую приверженность государств-членов и увеличение финансирования со стороны международных банков и двусторонних доноров, (с) определить оперативные услуги для более согласованного подхода к разработке и эксплуатации сухих портов в регионе за счет расширения сотрудничества с частным сектором и (г) внести свой вклад в развитие эффективной логистической отрасли в государствах-членах.

26. С учетом указанных выше ожиданий в виду, секретариат провел ряд дискуссий с политиками и операторами сухих портов в отдельных странах, которые успешно прошли процесс создания сухих портов регионального значения. Целью дискуссий и поездок на места было пересмотреть законодательную базу, партнерство, механизмы финансирования и оперативные процедуры, принятые в планировании, проектировании, строительстве и эксплуатации этих сухих портов с целью содействия передового опыта в странах региона, которые в настоящее время происходит через аналогичный процесс. были представлены Первоначальные выводы на первом совещании Рабочей группы по сухим портам, который проходил в Бангкоке 25 и 26 ноября 2015 года Рабочая группа с удовлетворением отметила, что в контексте расширения международной торговли, создание сухих портов набирает импульс по региону ЭСКАТО. Он также отметил, что эффективные сухие порты вдоль международных интермодальных коридоров может в значительной степени способствовать улучшению доступа внутриконтинентальных стран к международным рынкам.

#### Региональная транспортная деятельность ЕЭК ООН, направленная на страны СПЕКА Евро-азиатские транспортные связи

1. В 2016 году проект Евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС) продолжала выполнять свою роль в качестве платформы для сотрудничества в области развития транспортной инфраструктуры между странами, участвующими в проекте. В то же время, продолжение проекта обеспечили скоординированное развитие евро-азиатских наземных транспортных связей, а также переход в операционализацию маршрутов, определенных на предыдущих этапах. Второй этап проекта был завершен к концу 2012 года, эта пересмотренная фаза инфраструктурных проектов ЕАТС приоритетных транспортных а также обновленный международный инвестиционный план для новых проектов, которые повлекло бы за собой согласованную и реалистичную кратко-, средне- и долгосрочную инвестиционную стратегию для автомобильного транспорта и железнодорожных маршрутов ЕАТС. Кроме того, этап II представил обширный перечень конкретной автодорожного, железнодорожного, внутреннего водного, морского порта, внутреннего терминала и других инфраструктурных проектов для 27 стран-участниц, их предполагаемый бюджет и график реализации.

2. Второе совещание ЕАТС на уровне министров, которое состоялось 26 февраля 2013 года был отмечен запуском ЕАТС Фазы III (2013-2015). В совместном заявлении министры поддержали продолжение проекта в следующую фазу. Тридцать два правительства подписали Совместное заявление о будущем развитии евро-азиатских транспортных связей, которые, в частности, вновь подтвердили свою готовность к совместной работе в целях осуществления деятельности, которая:

(А) направлена на развитие и совершенствование благоприятных финансовых условий для обеспечения устойчивого и долгосрочного финансирования приоритетных проектов развития транспортной инфраструктуры с целью интеграции их в средне- и долгосрочных инвестиционных программ, принятых на национальном уровне;

(Б) способствует возникновению и закреплению координации и сотрудничества с

другими участвующими государствами-членами, международных организаций и международных финансовых учреждений, а также других заинтересованных сторон из государственного и частного сектора в целях обеспечения того, чтобы дополнительные финансовые ресурсы для завершения намеченных приоритетных проектов становятся доступными;

(С) направлен на удаление, на упорядоченной и систематической основе, нефизических барьеров вдоль евро-азиатских транспортных маршрутов, пересекающих их страны;

(D) поддерживает создание адекватного механизма для обеспечения непрерывного мониторинга и последующей деятельности в рамках проекта, а также наиболее подходящие условия для использования существующих структур и имеющихся ресурсов ЕЭК ООН; а также

(E) поддерживает дальнейшее осуществление и продолжение проекта ЕАТС на новом этапе III с четко определенными целями и измеримые цели и обеспечить необходимые ресурсы для его своевременного выполнения.

3. Страны-участницы ЕАТС увеличилась с 27 (Фаза II) до 38 стран (этап III). Это увеличение демонстрирует как растущий интерес и актуальность работы, осуществленного до сих пор в первых двух фазах.

4. Основная цель этапа III заключается в практической реализации этих девяти автодорожных и девяти железнодорожных маршрутов ЕАТС, которые были ранее определены. Группа экспертов и секретариат инициировал процесс, чтобы, как ожидается, преобразовать результаты этапа II в реальность во время фазы III, насколько позволят имеющиеся ресурсы. С этой целью ЕАТС Группа экспертов провела два официальных сессий в Женеве (3-4 февраля 2015 года) и в Душанбе (9-10 июня 2015). Поскольку мандат Группы экспертов истек в сентябре 2015 года Группа провела два неофициальных заседания в Стамбуле (Турция 20-21 октября 2015 года) и в Вене (2-3 февраля 2016 г.). В то же время, группа экспертов инициировала процедуру продления ее мандата еще на один год. Этот запрос был успешно завершен, и продлил мандат еще на один год было предоставлено в мае 2016 года.

5. Основные цели совещания заключались в следующем: определить конкретную структуру грузов, которые могут перевозиться по суше между двумя континентами; содействовать координации комплексных расписаний и тарифов на евро-азиатских транспортных связей; для выявления потребностей и требований производителей, грузоотправителей, торговцев и экспедиторов в области транспорта и торговли на маршрутах ЕАТС; и рассмотреть вопрос дальнейшего применения географической информационной системы (ГИС) на маршрутах ЕАТС.

6. Группа экспертов ЕАТС также определила потенциальный груз для сухопутного (железнодорожных) перевозок между Азией и Европой. Это включало группу "легкий вес", но продуктов с более высокой стоимостью, таких как автомобили, автомобильные компоненты, компьютеры, электронное оборудование и их частей (телевизоров, изображение и звук записывающая и воспроизводящая аппаратура), оптической и медицинской техники, одежды, обуви, спортивно связанных с ним



элементов, а также продуктов питания.

7. Правительство Российской Федерации предоставило финансовые ресурсы, в первую очередь, для поддержки участия национальных координационных центров ЕАТС из стран СНГ на ЕАТС сессиях. Это считается существенным фактором для продвижения работы Группы экспертов. Относительно низкий уровень участия на предыдущих сессиях ЕАТС группы экспертов замедлили ход работы Группы. Однако деятельность ускоряется и появились ощутимые результаты в виде документов, которые будут использоваться в качестве частичных входов в заключительной фазе III отчета. Тем не менее, нехватка финансовых ресурсов препятствует развитию применения ЕАТС ГИС. Группа экспертов изучает возможности как с правительствами и частным сектором, чтобы решить эту проблему. Группа экспертов приветствовала и приняла участие в "Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта» (НИИАТ) из Москвы в завершении доклада III фазы. Первый проект доклада, как ожидается, к концу 2016 года.

8. Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) продолжала оказывать поддержку проекта ЕАТС в форме представления документов и совместную организацию совещаний (Вена 2016 г.).

Тематическая рабочая группа, возможно, пожелает

- поощрять тех стран СПЕКА, которые еще не сделали этого, принять меры по ратификации, принятии, утверждению или присоединении к межправительственному соглашению о ТАР сети, Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог и Межправительственного соглашения о сухих портах. Это имеет особое значение, так как только страны, которые Стороны могут предлагать поправки к Соглашению и тем самым отражать их развитие инфраструктуры;
- предложить странам СПЕКА принять активное участие в деятельности секретариата, связанных с развитием Трансазиатской железной дороги и Азиатских автомобильных сетей и сухих портов международного значения.
- предложить странам СПЕКА обмениваться информацией с секретариатом (электронная почта: [escap-ttd@un.org](mailto:escap-ttd@un.org)~HEAD=pobj) на регулярной основе на последнем статусе ключевых национальных и региональных автомобильных и железнодорожных проектов в области инфраструктуры, а также предоставить секретариату информацию о текущих и / или планируемых инициатив, касающихся политики и проектов, направленных на развитие сухих портов международного значения в своих странах, в том числе вопросов и проблем;
- Дайте свою поддержку евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС);
- поощрять правительства принять активное участие в деятельности ЕАТС Группы экспертов и
- предложить правительствам и другим донорам вносить взносы в бюджет ЕАТС, предпочтительно на проектной основе.

**Приложение I: Сеть Азиатских автомобильных дорог в странах СПЕКА**

Страна	Автомагистраль Длина в км	Класс I	Класс II	Класс III	Ниже класса III	Общее	Статус На год	Соглашение	
								Подписан	Вступил в силу
Афганистан	0	10	2,549	0	1,461	4,020	2015	2004	2006
Азербайджан	0	291	1,174	0	0	1,465	2013	2004	2005
Казахстан	0	557	5,407	6,389	475	12,828	2010	2004	2008
Кыргызстан	0	0	303	1,324	136	1,763	2013	2004	2006
Таджикистан	0	20	978	0	914	1,912	2015	2004	2006
Туркменистан	0	60	0	2,120	24	2,204	2008		
Узбекистан	0	1,195	1,101	670	0	2,966	2008	2004	2005
<b>Общая</b>	<b>0</b>	<b>2,133</b>	<b>11,512</b>	<b>10,503</b>	<b>3,010</b>	<b>27,158</b>			
<i>Процент (Только страны СПЕКА)</i>	<i>0%</i>	<i>7.8%</i>	<i>42.4%</i>	<i>38.7%</i>	<i>11.1%</i>				
<i>Процент в 2014</i>	<i>0%</i>	<i>1%</i>	<i>14%</i>	<i>55%</i>	<i>29%</i>				
<i>Последний процент по всей сети</i>	<i>12.2%</i>	<i>21.4%</i>	<i>37.1%</i>	<i>21.3%</i>	<i>7.9%</i>				

**Приложение II: Сеть Трансазиатских железных дорог в странах СПЕКА**

Страна	Сеть ТЖД		Соглашение ТЖД	
	Колея (мм)	Длина пути (км)	Подписан	Стал стороной*
Афганистан			-	
Азербайджан	1,520	1,261	2006	
Казахстан	1,520	9,548	2006	
Кыргызстан	1,520	280	-	
Таджикистан	1,520	527	2006	2008(AA)
Туркменистан	1,520	1,741	-	
Узбекистан	1,520	3,484	2006	2009
<b>Total</b>		<b>16,841</b>		
*Date of Ratification, Acceptance (A), Approval (AA), Accession (a)				

**Приложение III: Статус подписантов/сторон: Страны СПЕКА**

**Межгосударственное соглашение по сухим портам**

Страна	Соглашение	
	Пописано	Стала стороной*
Афганистан	-	
Азербайджан	-	
Казахстан		8 April 2016
Кыргызстан	-	
Таджикистан	7 November 2013	20 November 2015
Туркменистан	-	
Узбекистан	-	
*Date of Ratification, Acceptance (A), Approval (AA), Accession (a)		