

---

**Проектная Рабочая Группа по Транспорту и Пересечению Границ (ПРГ-ТПГ)**

19-я сессия  
18-19 июня 2014  
Алматы, Казахстан

**Транспортные инфраструктурные проекты, деятельности и инициативы  
на национальном и международном уровне, включая развитие сухих портов, для  
упрощения транспортировки с использованием нескольких видов транспорта в  
странах СПЕКА**

(Пункты 4.1 и 4.8 Повестки дня)

*Примечание ЭСКАТО/ЕЭК ООН*

**Региональные транспортные действия ЭСКАТО акцентированные на страны СПЕКА**

1. Действуя согласно Бангкокской Декларации по разработке транспорта в Азии и Тихом океане, работа секретариата Экономической и Социальной Комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) в секторе транспортной инфраструктуры сосредоточилась на реализации видения международной интегрированной транспортировки с использованием нескольких видов транспорта системы логистики в Азии с приоритетом, отданным развитию и модернизации Международной азиатской сети (АН) и Трансазиатской железной дороги (ТАР), включая интерфейсы, связанные с использованием различных видов транспорта, для соединения с водными и воздушными транспортными сетями.

2. Эти сети были сформулированы посредством двух межправительственных соглашений, которые вступили в силу в 2005 и 2009 г., соответственно и которые обеспечили необходимый учредительный фон для скоординированного и рационального планирования региональной инфраструктуры. Статус подписавшихся сторон относительно вступления, подписи, ратификации и/или одобрения этих двух соглашений странами СПЕКА остался тем же самым с 2009 (Приложение 1 и Приложение 2).

**Международная азиатская сеть (АН)**

3. Межправительственное соглашение по Международной азиатской сети было основной базой работы секретариата ЭСКАТО, для способствования и упрощения развития и модернизации международной дорожной сети в регионе, особенно посредством пяти сессий Рабочей Группы, в которых активно участвовали государства-члены СПЕКА и другие государства. 5-я сессия Рабочей группы по Международной азиатской сети была проведена 7-8 октября 2013 в Бангкоке, которую посетили 5 государств-членов СПЕКА. В ходе встречи были приняты некоторые поправки к проекту Международной азиатской сети, также государствами-членами были предоставлены подробные обновления проектов развития Международной азиатской сети, и был обсужден недавний прогресс в политике, и вопросы, касаемые международного автомобильного транспорта, такие как финансирование и пересечение границы.

4. Чтобы поддержать развитие эффективной региональной дорожной сети, секретариат ЭСКАТО недавно осуществил проект по “Продвижению инвестиций в Международную азиатскую сеть: Исследования предварительной выполнимости Приоритетных Секций”. В соответствии с этим проектом, была предоставлена техническая помощь четырем развивающимся государствам-членам включая Кыргызстан, для того, чтобы предпринять исследования предварительной выполнимости выбранных приоритетных маршрутов и продвинуть инвестиции в Международную азиатскую сеть. В рамках деятельности по осуществлению проекта, были также проведены в этих странах семинары строительства национального потенциала, для предприятия предварительных инвестиционных исследований.

5. С целью повышения информированности об инвестиционных возможностях в странах-членах и поощрения инвестиций в приоритетные проекты АН, секретариат ЭСКАТО организовала второй "Инвестиционный форум Международной азиатской сети" 8-9 октября 2013 года в Бангкоке как компенсационную встречу с 5-й сессией Рабочей Группы по АН. На этот раз, был представлен результат упомянутых выше предварительных исследований, а также были продемонстрированы другие потенциальные инвестиционные возможности в Международную азиатскую сеть.

6. В целом, был достигнут заметный прогресс в развитии и модернизации Международной азиатской сети в соответствии с классификацией и нормами проектирования Соглашения. В то время как пропорция секций Класса I в странах СПЕКА увеличилась с 1% (2004) до 7.8% (2012), пропорция Класса III, которая не соответствует минимальному желательному стандарту, уменьшилась с 29% до 11.9% в

тот же самый период. Однако, все еще есть свыше 3,000 км АН маршрутов, которые должны быть модернизированы, и общее качество Международной азиатской сети в государствах-членах СПЕКА относительно низкое по сравнению с другими областями в Азии (Приложение 1).

### **Трансазиатская железная дорога (ТАR)**

7. В 2013 страны СПЕКА продолжили свои усилия по созданию большей возможности железнодорожного соединения по области. Двумя важными проектами являются: коридор Kars-Tbilisi-Baku (КТВ) и часть Qazvin-Rasht-Astara (QRA). В отношении КТВ Азербайджан закончил модернизацию линии между Баку и БейёкКесик на границе с Грузией. Работа также приближается к завершению на турецкой секции от Карса до Карцахи. Однако работа еще не завершена в Грузии на участке от Марабды (к югу от Тбилиси ) до Карцахи . Коридор как ожидается, будет завершен в середине 2015 года. В отношении QRA были закончены 75 процентов 205-километровой секции между Казвином и Рештом, в то время, как сообщается, работа началась на 167-километровой секции от Решта до Астара. Азербайджан недавно обсудил с партнерами финансирование работы, для которой не была установлена окончательная дата завершения. В Узбекистане продолжается работа по завершению недостающего звена между Ангреном и Пап, для которой Китай должен предоставить финансовую помощь на строительство 19-километрового тоннеля под перевалом Камчик. С точки зрения практического использования Трансазиатской железнодорожной сети, правительства Азербайджана, Грузии, Казахстана и Турции сотрудничают, чтобы запустить контейнерный сервис блок-поезд “Шелковый Ветер” , который будет идти из Достыка, пограничной станции между Китаем и Казахстаном, в Актау, казахский порт на Каспийском море. Оттуда груз будет переправляться через Каспийское море в порт Алят (Азербайджан) для дальнейшего движения в Баку. Планы для первого запуска назначены на лето 2014 года.

8. Другие важные проекты также имеют место на развивающихся железнодорожных маршрутах международного значения, которые официально еще не определялись как часть сети TAR. Важным проектом является продолжающееся строительство железнодорожной линии от Узень (Казахстан) Горган ( Исламская Республика Иран ) через Гызылгай - Берекет - Этрек (Туркменистан ). Связь включает в себя приблизительно 137 км путей в Казахстане, 470 км в Туркмении и 70 км в Исламской Республике Иран, где свяжется с главными железнодорожными маршрутами

страны, идущими полностью в морские порты в Персидском заливе, т.е. существующий порт в Бендер-Аббасе и будущий порт, развиваемый в Чабахаре. Секция линии на территории Исламской Республики Иран была закончена и, на 3-й встрече Рабочей Группы по Трансазиатской железнодорожной сети (Бангкок, ноябрь 2013), правительство Исламской Республики Иран предложило поправку к Приложению I Межправительственного соглашения по Трансазиатской железнодорожной сети, чтобы иметь секцию на ее территории, официально признанной как существующая часть Трансазиатской железнодорожной сети. Между тем, в мае 2013, Казахстан и Туркмения отпраздновали завершение 146-километровой линии от Узеня (Казахстан) до Серхетяка (Туркмения) в рамках проекта, и оборудование, меняющее грузы, строится на границе между Туркменистаном (1 520 мм), и Исламской Республики Иран (1 435 мм).

9. Другим важным проектом является строительство 988-километрового транс-Казахстанского нового железнодорожного маршрута между Жезказганом и Бейнеу. Его завершение сократит приблизительно на 1,000 км маршрут восток - запад, расположенный между границей Достык с Китаем и портом Актау на Каспийском море.

10. В Афганистане, после завершения в 2010 году 75-километровой однопутной линии Хайратон-Мазари-и-Шарифраил, правительство получает финансовую помощь от Азиатского банка развития для технико-экономических исследований 225-километровой линии от Мазар-и-Шарифа до Акина (граница с Туркменистаном) и 50-километровой линии от Мазар-и-Шарифа до границы с Таджикистаном.

11. Секретариат продолжает активно поддерживать развитие и использование Трансазиатской железнодорожной сети. В ноябре 2013 он провел 3-ю встречу Рабочей Группы по Трансазиатской Железнодорожной сети, в которой у представителей правительства была возможность обсудить проблемы и вызовы, касающиеся развития и введения в действие сети.

#### **Развитие сухих портов, чтобы упростить транспортировку с использованием нескольких видов транспорта в странах СПЕКА**

12. Развитие стабильной международной интегрированной транспортировки с использованием нескольких видов транспорта и системы логистики для Азиатско-Тихоокеанского региона является видением министров транспорта области. Межправительственные соглашения по Международной азиатской сети и Трансазиатской железнодорожной сети были успешно разработаны и осуществляются с

целью установления двух существенных региональных инфраструктурных активов, способных наилучшим образом служить экономической интеграции в регионе и обеспечить всеобщее процветание. Эта парадигма развития требует нового подхода к тому, как предусматривается транспортная политика, т.е. подход, основанный на признании (I) развивающихся торговых потоков и (II) возможного несоответствия между этими торговыми потоками и текущей транспортной инфраструктурой.

13. Чтобы избежать этого несоответствие, важно, чтобы разработка транспорта все более и более рассматривалась с региональной точки зрения. Это включает в себя подробный анализ торговых потоков, глубокое понимание промышленных требований и интеграцию часового механизма способов транспортировки, которые могут произойти только в связанных с использованием различных видов транспорта интерфейсах, таких как сухие порты и через предоставление эффективных логистических услуг.

14. Несколько стран региона уже установили хорошо функционирующие сухие порты и ввели в действие промышленность эффективной логистики. Однако большинство стран находятся в начале процесса.

15. Как звено в транспортной цепи, сухие порты, оказались, имели положительное влияние на эффективность логистической цепи. Хорошо управляемые сухие порты помогают уменьшить затраты транспортировки и, в случае сухих портов, расположенных на значительном расстоянии от морского порта, помогают сократить полное время транспортировки. Эта функция особенно важна для региона ЭСКАТО, который имеет обширные области внутренних районов и 12 стран мира, не имеющих выхода к морю. В Европейском союзе успешные сухие порты увеличили эффективность логистики и допустили модальный сдвиг от маршрутов на железной дороге или внутренних водных путях, таким образом поддерживая политику, стремящуюся уменьшать выбросы углерода в логистические цепи. В то же время ряд сухих портов предоставили ценное пространство для таких деятельности, как, таможенное оформление, распаковка контейнеров, добавленная стоимость и распределение с некоторыми из них, превращающимися в большой парк логистики.

16. Страны СПЕКА принадлежат к таким странам мира, которые являются самыми отдаленными от крупнейших международных морских портов. Поэтому, сухие порты особенно необходимы и важны, чтобы упростить их доступ к мировым рынкам, выступая в качестве портов, далеких от прибрежных зон, путем предоставления эффективной транспортировки с использованием нескольких видов транспорта и логистических услуг.

Также, они могут повысить эффективность транспортных услуг, доступных для региона и, следовательно, его полную международную конкурентоспособность. Сухие порты могут также способствовать сбалансированному пространственному развитию, помогая расширению индустриализации во внутренние районы.

17. На этом фоне, в последние годы, средства, связанные с использованием различных видов транспорта и сухие порты получили обязательство высокого уровня со стороны правительств в регионе ЭСКАТО. Комиссия в своей резолюции 66/4 от 19 мая 2010 и вторая сессия Комитета по транспорту (Бангкок, 1-3 ноября 2010) потребовали, чтобы секретариат ЭСКАТО начал работу по межправительственному соглашению по сухим портам. В соответствии с этим, секретариат разработал рабочий проект межправительственного соглашения по сухим портам, основанный в результате Встречи Региональной Экспертной Группы по Развитию Сухих Портов вдоль Международных азиатских сетей и Трансазиатских железнодорожных путей и второй сессии Комитета по Транспорту, проводимой в Бангкоке в течение 1-3 ноября 2010.

18. В дальнейшем, в 2011 году были организованы три субрегиональные встречи, с целью обеспечить платформы для государств-членов, чтобы усовершенствовать рабочий проект соглашения. Одна из этих встреч была организована секретариатом ЭСКАТО в декабре 2011 в Душанбе, специально чтобы иметь дело с субрегионами Центральной и Северо-восточной Азии. Специальная межправительственная встреча по межправительственному соглашению по сухим портам была тогда созвана в Бангкоке с 20 до 22 июня 2012, чтобы завершить проект соглашения, который был одобрен Комитетом по транспорту на его третьей сессии в октябре 2012 и принят Комиссией на его 69-й сессии посредством резолюции 69/7 от 1 мая 2013. На этот раз Комиссия также потребовала от секретариата организовать церемонию подписания межправительственного соглашения по сухим портам во время Форума Азиатских Министров Транспорта на своей второй сессии (Бангкок, 4 - 8 ноября 2013). 7 ноября состоялась церемония, на которой 14 государств-членов подписали соглашение, включая внесение ратификационной грамоты. Соглашение остается открытым для подписания в штаб-квартире Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке до 31 декабря 2014.

19. При составлении Приложения I к соглашению государства-члены были приглашены, чтобы указать сухие порты международного значения, либо существующие либо планируемые для развития, в пределах их соответствующих территорий. До сих пор 43 таких сухих портов не были идентифицированы государствами-членами СПЕКА

(см. Приложение III). Предусматривается, что список в Приложении, который также отражает статус государств-членов СПЕКА, относящихся к соглашению, будет служить скоординированному развитию важных узлов в международной интегрированной транспортировке с использованием нескольких видов транспорта и системе логистики.

20. Предполагается, что формализация развития сухих портов через межправительственное соглашение будет (а) способствовать международному признанию сухих портов, (b) облегчит капиталовложение в инфраструктуру, за счет привлечения сильного обязательства государств-членов и увеличенного финансирования международных банков и двусторонних доноров, (c) определит оперативные услуги для более согласованного подхода к разработке и эксплуатации сухих портов в регионе путем укрепления сотрудничества с частным сектором и (г) внесёт свой вклад в развитие отрасли эффективной логистики в государствах-членах.

21. С учетом в виду указанных выше ожиданий, секретариат организовал “семинар по наращиванию потенциала для развития и эксплуатации сухих портов международного значения” для стран Северной и Центральной Азии и Восточной и Северо-восточной Азии в Пусане, Республике Корея, 11 и 12 июня 2013. Представители Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана и Узбекистана, среди других стран, приняли участие в семинаре, который был сетевым событием между представителями правительств и экспертами высокого уровня, вовлеченными в планирование, проектирование, разработку и эксплуатацию сухих портов международного значения.

22. Эксперты и участники приняли активное участие в семинаре и продемонстрировали соглашение о том, что концепция сухих портов предлагает возможности странам улучшить их промышленность логистики, облегчить взаимозависимость между различными способами транспортировки и уменьшить транспортные расходы. Они также признали, что развитие сухих портов затрагивает институциональные и технические вопросы и следовательно, данный процесс – чтобы был успешным – требует участия широкого спектра заинтересованных сторон как государственного так и частного сектора. Отсутствие специального министерства/ведомства, ответственного за разработку сухого порта (и развитие средств, связанных с использованием различных видов транспорта в целом) в большинстве стран, было определено как препятствие на пути к реализации соответствующих стратегий и проектов.

## Региональные транспортные действия ЕЭК ООН, акцентированные на страны СПЕКА

### Евро-азиатские транспортные связи

23. В 2013 году проект по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС) продолжал выступать в качестве платформы для сотрудничества и скоординированного развития евро-азиатских наземных транспортных связей. Основная цель этапа II, который завершился к концу 2012 года, состояла в пересмотре приоритетных проектов в области транспортной инфраструктуры ЕАТС, отобранных на этапе I, и в разработке обновленного международного плана инвестиций для новых проектов, в связи с чем возникнет необходимость в последовательной и реалистичной стратегии краткосрочных, среднесрочных и долгосрочных инвестиций для отобранных автомобильных и железнодорожных маршрутов ЕАТС. К числу последующих результатов этапа II относились: проведение широкомасштабной "инвентаризации" конкретных проектов в области автомобильных и железных дорог, внутренних водных путей, морских портов, внутренних терминалов и других инфраструктурных проектов в участвующих 27 странах, а также составление для них сметы и графика практической работы. После завершения этапа II секретариат опубликовал окончательный доклад<sup>1</sup>.

24. 26 февраля 2013 года было проведено второе Совещание министров стран – участниц ЕАТС, которое ознаменовало завершение этапа II проекта, а также начало этапа III ЕАТС (2013–2015 годы). Совещание министров в своем совместном заявлении одобрило окончательный доклад по этапу II и поддержало дальнейшее осуществление этого проекта на следующем этапе. Правительства 32 стран подписали Совместное заявление о будущем развитии евро-азиатских транспортных связей, подтвердив, в частности, свою готовность совместно осуществлять мероприятия, которые:

а) направлены на расширение и стимулирование благоприятных финансовых условий для обеспечения устойчивого и долгосрочного финансирования приоритетных проектов в области транспортной инфраструктуры для интеграции их в среднесрочные и долгосрочные программы инвестиций, принятые на национальном уровне;

б) способствуют поощрению и поддержке координации сотрудничества с участвующими государствами-членами, международными организациями и

---

<sup>1</sup> Имеется по адресу [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/docs/EATL\\_Report\\_Phase\\_II-Ru.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/docs/EATL_Report_Phase_II-Ru.pdf) (на русском языке). Имеется по адресу [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/docs/EATL\\_Report\\_Phase\\_II.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/docs/EATL_Report_Phase_II.pdf) (на английском языке).



международными финансовыми учреждениями, а также с другими участниками от государственного и частного секторов для обеспечения выделения дополнительных финансовых ресурсов с целью завершения отобранных приоритетных проектов;

с) планомерно и систематически устраняют оставшиеся препятствия нефизического характера вдоль евро-азиатских транспортных маршрутов, проходящих через их страны;

d) содействуют созданию адекватного механизма для обеспечения непрерывного мониторинга и последующей деятельности, а также задействованию наиболее приемлемых средств для использования существующих структур и имеющихся ресурсов ЕЭК ООН;

e) содействуют дальнейшему осуществлению и продолжению проекта ЕАТС на новом этапе III (2013–2017 годы) с четко определенными целями и поддающимися измерению задачами, а также обеспечивают необходимые ресурсы для его своевременного осуществления.

25. Число стран – участниц проекта по ЕАТС возросло с 27 (этап II) до 38 (этап III). Такое увеличение свидетельствует как о росте интереса к работе, которая была проделана до сих пор в рамках двух предыдущих этапов проекта по ЕАТС, так и о повышении ее актуальности.

26. Основная цель этапа III заключается в практическом осуществлении отобранных проектов создания девяти автодорожных и девяти железнодорожных маршрутов ЕАТС. Группа экспертов и секретариат начали процесс, который, как ожидается, приведет к практическому осуществлению результатов этапа II в ходе этапа III, насколько позволят имеющиеся ресурсы. С этой целью Группы экспертов по ЕАТС 10 сентября 2013 года в Женеве провела совещание, в котором приняли участие страны – участницы ЕАТС с приоритетными инфраструктурными проектами и международные финансовые учреждения. Эта деятельность будет продолжена в рамках всего этапа III, наряду с другими конкретными мероприятиями, которые предусмотрены в плане работы, принятом Группой экспертов по ЕАТС в сентябре 2013 года.

27. В целях содействия осуществлению проекта по ЕАТС и повышению его потенциального воздействия на евро-азиатский регион секретариат в сентябре 2013 года представил его на Евро-азиатском экономическом форуме в городе Сиань, Китайская Народная Республика. Его участники проявили глубокий интерес к данному проекту и к

возможности принять участие в деятельности на этапе III. Большую заинтересованность в проекте выразило также правительство Монголии, представители которого были проинформированы о деталях проекта в ноябре 2013 года.

28. В настоящее время проект по ЕАТС входит в наиболее важную фазу. Практическое осуществление проектов евро-азиатских связей, что является основным видом деятельности на этапе III, потребует специальных знаний и дополнительных навыков, которые имеются только в частном секторе. С тем чтобы полностью и эффективно выполнить согласованные цели этапа III необходимо будет обеспечить дополнительную финансовую поддержку этого проекта со стороны правительств, частного сектора и международных финансовых учреждений. Для привлечения потенциальных доноров и вкладчиков одной привлекательности данного проекта и тех возможностей, которые могут возникнуть после завершения его осуществления, недостаточно. Больше, чем когда-либо прежде, для получения всех преимуществ от реализации проекта по ЕАТС необходимы всесторонняя и неизменная политическая, а также финансовая поддержка правительств стран-участниц.

**Проектная Рабочая Группа, возможно, пожелает:**

- Поддержать те страны СПЕКА, которые еще не сделали этого, для принятия мер по ратификации, принятию, одобрению или вступлению Межправительственного соглашения по Трансазиатской железнодорожной сети и Международной азиатской сети; это имеет особое значение, так как только страны, которые являются Сторонами, могут предложить поправки к соглашению и таким образом отразить их развитие инфраструктуры;
- Поддержать государств-членов в принятии необходимых мер, чтобы стать Сторонами Межправительственного соглашения по Сухим Портам;
- Потребовать от стран СПЕКА, которые являются Сторонами соглашения, рассмотреть предложенные поправки к сетям АН и ТАР на следующей встрече каждой соответствующей Рабочей Группы, чтобы отразить последнее достижение в области разработки и планирования инфраструктуры; нужно отметить, что страны, которые не являются Сторонами, могут предложить поправки через страну, которая уже является Стороной;
- Пригласить страны СПЕКА активно участвовать в деятельности

секретариата, касающихся развития сухих портов международного значения;

- Пригласить страны СПЕКА, чтобы обмениваться информацией с секретариатом (электронная почта: [escap-ttd@un.org](mailto:escap-ttd@un.org)) на регулярной основе о последнем статусе ключевых национальных и региональных проектов дорожной и железнодорожной инфраструктуры, и предоставить секретариату информацию о продолжающихся и/или запланированных инициативах, касающихся стратегий и проектов, нацеленных на развитие сухих портов международного значения в их соответствующих странах, включая проблемы и вызовы;
- Поддержать план работы для проекта по ЕАТС;
- Призвать правительства к более активному участию в деятельности Группы экспертов по ЕАТС;
- Предложить правительствам и другим донорам внести свой вклад в бюджет развития ЕАТС, желательно на проектной основе.

### Приложение I: Международная азиатская сеть в странах СПЕКА

Страны СПЕКА	Начальный Длина в км	Класс I	Класс II	Класс III	Ниже III	Общее число	Статус Год	Соглашение по АН	
								Подписание в	Вступлен в силу
Афганистан	0	10	2,519	0	1,718	4,247	2008	2004	2006
Азербайджан	0	291	1,174	0	0	1,465	2012	2004	2005
Казахстан	0	557	5,407	6,389	475	12,828	2010	2004	2008
Кыргызстан	0	0	303	1,324	136	1,763	2012	2004	2006
Таджикистан	0	20	978	0	914	1,912	2012	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>Общее число</b>	<b>0</b>	<b>2,133</b>	<b>11,482</b>	<b>10,503</b>	<b>3,267</b>	<b>27,385</b>			
<i>Процент (только для стран СПЕКА)</i>	<i>0%</i>	<i>7.8%</i>	<i>41.9%</i>	<i>38.4%</i>	<i>11.9%</i>				
<i>Соответствующий процент в 2004</i>	<i>0%</i>	<i>1%</i>	<i>14%</i>	<i>55%</i>	<i>29%</i>				

Самый последний  
процент для всей  
сети АН

16.1% 17.6% 36.6% 21.6% 8.1%

**Приложение II: Трансазиатская железнодорожная сеть в странах СПЕКА**

Страны СПЕКА	Сеть TAR		Соглашение TAR	
	Измерение (мм)	Длина Маршрута (км)	Подписание в	Стал членом в*
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>Общее число</b>		<b>16,841</b>		

\*Дата Ратификации, Принятия (A), Одобрения (AA), Вступления(а)

**Приложение III: Список сухих портов международного значения в странах СПЕКА**

Страна	Город/Расположение	Сухие Порты	Межправительственное соглашение по Сухим портам, подписанное в
Афганистан	Mimana	Haqueena	
	Mazar-e-Sharif	Heiratan Dry Port	
	Herat	Islam Qala	
	Kabul	Kabul Dry Port	
	Konoz	Shirkhan Bander Dry Port	
	Kandahar	Speenboldake Chaman Dry Port	
	Jalalabad	Torkham Dry Port	
	Herat	Turghundi	
Азербайджан	Baku	Baku Cargo Terminal of Heydar Aliyev International Airport	
	Azerbaijan-Georgia border	Balakan Cargo Terminal	
	Azerbaijan- Islamic Republic of Iran border	Bilasuvar Cargo Terminal	
	Gabala	Gabala International Airport	
	Ganja	Ganja International Airport	
	Baku	Heydar Aliyev International Airport	
	Azerbaijan- Islamic Republic	Julfa Cargo Terminal	

	<p>of Iran border</p> <p>Lenkoran</p> <p>Autonomous Republic of Nakhichevan</p> <p>Baku</p> <p>Zagatala</p> <p>[Khirdalan Station</p> <p>[Samur</p> <p>[Sinig-Korpu</p> <p>[Baku</p> <p>[Ganja</p> <p>[International Logistics Centre, Alyat</p> <p>[Baku</p> <p>[Alyat</p> <p>[on frontier point at state border (Astara)</p> <p>[Sumgait</p>	<p>Lenkoran International Airport</p> <p>Nakhichevan International Airport</p> <p>Silk Way Cargo Terminal</p> <p>Zagatala International Airport</p> <p>Baku City Goods Depot]</p> <p>Cargo Terminal on frontier point at state border]</p> <p>Cargo Terminal on frontier point at state border]</p> <p>Container Terminal of Baku International Sea Trade Port]</p> <p>Ganja Station]</p> <p>International Logistics Centre, Alyat]</p> <p>Keshla Station]</p> <p>New Baku International Sea Trade Port, Alyat]</p> <p>South Terminal]</p> <p>Sumgait Station]</p>	
<b>Казахстан</b>	<p>Aktobe</p> <p>Almaty</p> <p>[Almaty Region</p> <p>[Almaty Region</p> <p>[Almaty Region</p>	<p>Aktobe Centre, Aktobe</p> <p>Damu Industrial and Logistics Centre, Almaty</p> <p>High Tech Logistics]</p> <p>Korgas International Border Cooperation Centre]</p> <p>Tau Terminal, Almaty Region]</p>	
<b>Кыргызстан</b>	<p>Alamedin, Bishkek</p> <p>Osh, Osh</p>	<p>Alamedin, Bishkek</p> <p>Osh, Osh</p>	
<b>Таджикистан</b>	<p>Dushanbe, Dushanbe</p> <p>Karamyk, Jirgital</p> <p>Khujand, Khujand</p> <p>Kurgan-Tube, Kurgan-Tube</p> <p>Nizhniy Panj, Qumsamgir</p> <p>Tursunzade, Tursunzade</p> <p>Vakhdat, Vakhdat</p>	<p>Dushanbe, Dushanbe</p> <p>Karamyk, Jirgital</p> <p>Khujand, Khujand</p> <p>Kurgan-Tube, Kurgan-Tube</p> <p>Nizhniy Panj, Qumsamgir</p> <p>Tursunzade, Tursunzade</p> <p>Vakhdat, Vakhdat</p>	7 November 2013

*Примечание: Потенциальные сухие порты международного значения обозначены ниже в квадратных скобках.*

