

---

Тематическая рабочая группа СПЕКА по устойчивому транспорту, транзиту  
и соединяемости

25-я сессия  
22-23 октября 2020 г.  
(В виртуальном формате)

**Проекты, мероприятия и инициативы транспортной инфраструктуры  
на национальном и международном уровне в странах СПЕКА**

(Пункт 5.1 повестки дня)

ЭСКАТО / ЕЭК ООН

ЭСКАТО

1. ЭСКАТО сыграла важную роль в реализации нового подхода государств-членов к включению международного аспекта в планирование их транспортной инфраструктуры. Эти совместные усилия привели к успешному определению и формализации сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, а также к определению группы «сухих портов» международного значения для облегчения в работе двух транспортных сетей и их интеграции с видами транспорта.
2. В контексте Повестки дня в области развития на период до 2030 года Межправительственные соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и по сухим портам будут по-прежнему оставаться важными инструментами, помогающими странам-членам в улучшении межстрановых и межрегиональных транспортных связей, в частности в решении конкретных транспортных проблем, с которыми сталкиваются развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся транзитные страны в соответствии с Венской программой действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов. Три рабочие группы, созданные в соответствии с Соглашениями, предоставляют странам-членам платформы для координации действий, обмена передовым опытом и оценки прогресса в развитии трансграничных и транзитных транспортных сообщений.

3. Сеть Азиатских автомобильных дорог включает более 145 000 км дорог, проходящих через 32 страны-члена, сеть Трансазиатских железных дорог включает примерно 117 500 км железнодорожных линий, проходящих через 28 стран-членов. Отрадно отметить, что все страны СПЕКА являются участниками Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог. Однако не все страны СПЕКА являются участниками межправительственных соглашений по сети Трансазиатских железных дорог и «сухих портах». (Таблица 1).

Таблица 1. Статус сторон межправительственных соглашений ЭСКАТО в странах-участницах СПЕКА \*

	Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог	Межправительственное соглашение о сети Трансазиатских железных дорог	Межправительственное соглашение о сухих портах
Афганистан	сторона		сторона
Азербайджан	сторона	подписант	сторона
Казахстан	сторона	подписант	сторона
Кыргызстан	сторона		
Таджикистан	сторона	сторона	сторона
Туркменистан	сторона	сторона	сторона
Узбекистан	сторона	сторона	

\* *Примечание: пустое поле указывает, что страна не является ни подписавшей, ни стороной.*

4. Предлагается, чтобы страны СПЕКА, не являющиеся участниками Соглашений, приняли меры для присоединения к ним, поскольку это поддержит их активное участие в дальнейшем развитии и вводе в действие сетей со значительными последствиями для транспортного сообщения на национальном и региональном уровнях.
5. Признавая важную роль межправительственных соглашений в содействии региональной связанности, количество сторон Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог продолжает расти. Турция стала 20-й стороной Соглашения в 2019 году, а совсем недавно, в сентябре 2020 года, к Соглашению присоединилась Мьянма. Межправительственное соглашение о сухих портах насчитывает 16 сторон, самым последним из которых является Мьянма, которая присоединилась к соглашению в сентябре 2020 года.
6. Развитие сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог было включено в национальные планы или стратегии ряда стран, и их маршруты поддерживали определение нескольких многосторонних транспортных инициатив, таких как Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества Азиатского банка развития и два важных соглашения, а именно

«Соглашение между правительствами государств-членов Шанхайской организации сотрудничества о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок», подписанное в Душанбе в сентябре 2014 года, и Межправительственное соглашение о международных автомобильных перевозках по азиатскому региону. Сеть автомобильных дорог подписана правительствами Китая, Монголии и Российской Федерации в Москве в декабре 2016 года.

### **Устойчивый автомобильный транспорт**

Сеть Азиатских автомобильных дорог

7. Межправительственное соглашение по сети азиатских автомобильных дорог стало основой работы секретариата ЭСКАТО по продвижению и содействию развитию и модернизации международной сети автомобильных дорог в регионе, в частности, посредством восьми заседаний рабочих групп, на которых государства-члены СПЕКА и другие государства активно принимала участие.
8. Восьмое совещание Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам, состоявшееся в Бангкоке 18-19 сентября 2019 года, напомнило о важности автомобильного транспорта и признало, что на фоне негативных внешних эффектах потребуются более активные усилия для управления автотранспортных операций для поддержки устойчивого роста региона. Рабочая группа придерживалась мнения, что повышение качества дорожной инфраструктуры становится все более важным фактором поддержки экономического роста и достижения результатов в области устойчивого развития. Кроме того, Рабочая группа также подчеркнула важность упрощения перевозок, включая требования к пересечению границ для обеспечения беспрепятственного и бесперебойного международного автомобильного транспорта по сети Азиатских автомобильных дорог.
9. Хотя сеть продолжает расширяться, качество Азиатских автомобильных дорог остается проблемой. Согласно базе данных ЭСКАТО об Азиатских автомобильных дорогах, в то время как большая часть сети состоит из дорог класса II (38 процентов), за которыми следуют основные дороги и дороги класса I (35 процентов), в некоторых странах Центральной Азии более 50 процентов дорог относятся к классу III или ниже. Эти негативные условия отрицательно сказываются на работе автомобильного транспорта на этих участках, что приводит к увеличению затрат, дорожно-транспортным

происшествиям, выбросам, шумовому загрязнению и заторам. Следовательно, странам СПЕКА рекомендуется постоянно улучшать качество своей дорожной инфраструктуры.

10. Пандемия коронавируса COVID-19 выявила острую необходимость в укреплении усилий для реализации потенциала информационных и коммуникационных технологий для эффективных трансграничных и транзитных перевозок по сети Азиатских автомобильных дорог. Также большое значение имеет содействие использованию технологий и интеллектуальных транспортных систем для перехода к умным азиатским автомагистралям, сокращение дорожных аварий, заторов на дорогах, устойчивость и негативные внешние воздействия на окружающую среду в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

### **Устойчивый железнодорожный транспорт**

11. Растет понимание того, что железные дороги играют важную роль в национальных и международных перевозках товаров и людей. Ряд особенностей говорит в пользу более широкого использования железнодорожного транспорта для обслуживания торговли региона и, в частности, облегчения доступа стран, не имеющих выхода к морю, к международным морским портам. Пандемия убедительно продемонстрировала, что железные дороги являются наиболее устойчивым видом транспорта во время внешних потрясений. Наконец, Повестка дня в области развития на период до 2030 года предлагает правительствам стран региона в своих планах развития транспорта уделить особое внимание экологически устойчивому, в том числе железнодорожному, транспорту.

### **Сеть Трансазиатских железных дорог (ТАР)**

12. Шестое совещание Рабочей группы по сети Трансазиатских железных дорог было созвано в Бангкоке 10-11 декабря 2019 года. Рабочая группа рассмотрела выполнение Соглашения и поправки, предложенные Сторонами. Рабочая группа также приняла поправки к маршрутам сети, предложенные Исламской Республикой Иран и Российской Федерацией. Она выразил свою постоянную озабоченность по поводу оставшихся недостающих звеньев и настоятельно призвал государства-члены уделять первоочередное внимание созданию этих звеньев в сотрудничестве с партнерами по развитию.
13. Рабочая группа подтвердила важность электронного обмена информацией между железными дорогами, а также между железными дорогами и контролирующими

органами для повышения операционной эффективности вдоль сети Трансазиатских железных дорог.

14. Хотя в странах СПЕКА технические и эксплуатационные стандарты, унаследованные от Советских железных дорог, согласованы, они, тем не менее, отличаются от тех, которые применяются в двух соседних странах, а именно в Китае и Исламской Республике Иран, которые используют более короткие поезда в сетях шириной 1435 мм и являются ключевыми для транзита в важные международные морские порты, предлагая доступ к рынкам в других регионах мира. Для будущего развития железнодорожного транспорта в странах-участницах СПЕКА необходимо обеспечить лучшее соответствие новой инфраструктуры и этих новых моделей торговли.

#### **Развитие «сухих портов» для облегчения интермодальных перевозок**

15. Государства - члены ЭСКАТО продолжают сталкиваться с вызовами и проблемами в развитии и эксплуатации «сухих портов». Это вызвано рядом факторов, включая недостатки инфраструктуры (создание «сухих портов» в надлежащих местах, наличие транспортных связей, должным образом соединяющих «сухие порты» с другими местами, соблюдение технических стандартов и т. д.) и институциональных вопросов (недостаточное политическое руководство, отсутствие гармонизации правил и процедур в различных агентствах, финансирования и эксплуатации развития «сухих портов»), а также отсутствия внедрения современных технологических решений для «сухих портов».
16. На своем третьем совещании, которое было созвано 13–14 ноября 2019 года в Бангкоке, Таиланд, Рабочая группа по «сухим портам» приняла поправки для пересмотра списка «сухих портов» международного значения в Индии, Казахстане и Российской Федерации. Рабочая группа подчеркнула необходимость включения «сухих портов» в международные интермодальные транспортные и экономические коридоры, разработки современной правовой базы для международных мультимодальных транспортных операций и применения современных информационных и коммуникационных технологий, цифровых решений и инновационных бизнес-моделей, а также разработки общерегионального стратегического видения цифровых транспортных коридоров.

17. В регионе СПЕКА недавно, а именно 24 апреля 2020 года Азербайджан присоединился к Межправительственному соглашению по «сухим портам».
18. На своей семьдесят пятой сессии, состоявшейся в Бангкоке в мае 2019 года, Комиссия признала, что Межправительственные соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и сухим портам являются основными компонентами для реализации международного интегрированного интермодального транспорта. транспортно-логистической системы в регионе и признал важную роль «сухих портов» в ее достижении. Действительно, «сухие порты» являются ключом к эффективности международных транспортных коридоров, выступая в качестве точек конвергенции, где можно синхронизировать множественные взаимодействия между видами транспорта, операторами и поставщиками услуг. Эти объекты также предлагают преимущества широкому кругу заинтересованных сторон, таких как операторы портов и местные или государственные органы власти, которые могут использовать их для реализации ряда экономических, социальных и экологических политик.
19. С 18 по 19 ноября 2020 года ЭСКАТО организует семинар по развитию потенциала по применению интеллектуальных цифровых решений для сухих портов на Кавказе и в Центральной Азии с целью повышения осведомленности и технического потенциала государств-членов для формулирования политики и использования интеллектуальных транспортных технологий при проектировании. и эксплуатации «сухих портов» и их связи с интермодальными коридорами.
20. Таким образом, развитие и функционирование «сухих портов», особенно международного значения, поможет более эффективно решать задачи, если рассматривать их комплексно наряду с вопросами, касающимися международных интермодальных транспортных коридоров, и в качестве их неотъемлемой части.

## ЕЭК ООН

### **Евроазиатские транспортные связи**

21. В области транспортной инфраструктуры ЕЭК ООН в настоящее время отвечает за разработку нескольких генеральных планов транспортной инфраструктуры, включая генеральные планы Трансевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА) и Трансевропейской железной дороги (ТЕЖ); Генеральный план общеевропейской

велосипедной инфраструктуры (в сотрудничестве с ОПТОСОЗ) и евроазиатские транспортные связи (этапы I, II и III).

22. Проект евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС) является наиболее актуальным в контексте Венской программы действий (ВПД), поскольку он представляет собой долгосрочное мероприятие и объединяет многие развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю (РСНВМ), и транзитные страны в Европе и Азии.
23. В 2000 году Рабочая группа ЕЭК ООН по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) поручила секретариату совместно с секретариатом Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) выполнить ряд задач, включая подготовку общего документа ЕЭК ООН/ЭСКАТО по видению евро-азиатских транспортных связей. На своей следующей сессии (сентябрь 2001 г.) Рабочая группа рассмотрела Общее стратегическое видение ЕЭК/ЭСКАТО евро-азиатских транспортных связей, воспроизведенное в документе (TRANS/WP.5/2001/14), и согласовала ряд действий (TRANS/WP.5/30, пункт 31). С тех пор WP.5 наблюдает за работой и развитием евро-азиатских транспортных соединений либо через целевую группу, либо вначале через специальные встречи неформальных групп, впоследствии через создание проекта (Фаза I (2002–2007 гг.)) и потом через официальной группы экспертов для последних двух этапов (этап II (2008–2012 гг.) и этап III (2013–2017 гг.)). С тех пор рабочая группа организовала четыре групповых совещания экспертов, шесть национальных семинаров и одно совещание на уровне министров для этапа I ; семь совещаний групп экспертов, три национальных семинара и одно совещание на уровне министров для этапа II; и девять совещаний групп экспертов и два неофициальных совещания для этапа III. Кроме того, в рамках Рабочей группы в рамках ее повестки дня семь были организованы семинары по наращиванию потенциала.
24. Рабочий процесс евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС) позволил получить надежный набор конкретных результатов, как показано на рисунке I. В отчете по этапу III, представленном Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК (КВТ) на его восемьдесят первой сессии в феврале 2019 года, указывается грузы, для которых внутренние маршруты ЕАТС могут конкурировать с морскими и воздушными маршрутами между Европой и Азией.

Фигура I: Отчет о достижениях Евро-азиатских транспортных связей



25. Предыдущий анализ EATC показал, что, хотя евро-азиатские коридоры функционируют практически, они выиграют от дальнейших усилий по их введению в действие, чтобы сделать их действительно конкурентоспособными для межконтинентальных перевозок дорогостоящих и чувствительных ко времени грузов. Для того чтобы быть эффективными и действенными, транзитные транспортные коридоры EATC должны не только иметь хорошую и эффективно обслуживаемую транспортную инфраструктуру, они также требуют беспрепятственного внедрения согласованных правовых рамок, правил и политики транзита, а также мер по содействию транспорту и торговле. Более того, координация необходима для разработки и внедрения интегрированных услуг вдоль определенных коридоров, таких как маршрутные поезда. Сейчас, больше всего на данном этапе, необходимы действия на основе коридоров, в том числе посредством разработки планов работы и эксплуатационных целей для конкретных коридоров, привлечения определенных типов и объемов грузов, согласованных на региональном уровне ключевых показателей эффективности, объединения подвижного состава, железнодорожные вагоны, контейнерные транспортные единицы и т. д. Поэтому было предложено создать группы управления коридорами (CMG) с целью установления приоритетов взаимодействия коридоров и мониторинга их реализации под общим контролем WP.5. CMG также должны



устанавливать операционные цели и отслеживать их, а также предлагать корректирующие действия.

26. Для поддержки обсуждения евро-азиатского транспортного сообщения 30 октября 2019 года был проведен Форум по устойчивому транспортному сообщению между Европой и Азией, организованный совместно ЕЭК и ЭСКАТО. По итогам форума состоялся обмен информацией об усилиях, предпринимаемых в странах для укрепления межрегиональной устойчивой транспортной связности в контексте интермодальных перевозок и логистики, в том числе связности инфраструктуры, оперативной связи, а также вопросов безопасности, защиты и окружающей среды при интегрированных интермодальных перевозках и логистике. Страны-участницы смогли проинформировать о своих усилиях по созданию условий для улучшения интермодальных перевозок и логистики в международном внутреннем транспорте, поддерживающем евро-азиатское сообщение.
27. Форум подчеркнул, что необходимой основой для работы по введению в действие и расширению транспортного сообщения являются правовые документы Организации Объединенных Наций в области транспорта и что Единое железнодорожное право может сыграть важную роль в повышении конкурентоспособности железнодорожного транспорта. Оцифровка транспортных документов и различных фитосанитарных и ветеринарных сертификатов, а также их принятие на всем железнодорожном маршруте рассматриваются в числе основных вопросов, направленных на дальнейшее функционирование коридора.
28. В декабре 2019 года в Тбилиси был проведен семинар по укреплению безопасности и оперативной совместимости на евро-азиатских внутренних транспортных коридорах, организованный ЕЭК ООН и Организацией по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) при поддержке Министерства экономики и устойчивого развития Грузии. В мероприятии приняли участие более 40 экспертов по безопасности и официальных лиц из министерств транспорта, экономики, торговли, таможенных комитетов и других соответствующих ведомств, а также операторов автомобильного и железнодорожного транспорта, операторов инфраструктуры, судоходных компаний и поставщиков логистических услуг со всего евро-азиатского региона. Участники проанализировали меры как «на» границе, так и «после» границы в поддержку безопасности международной цепочки поставок и мер упрощения перевозок, таких как использование систем управления

таможенными рисками, методов профилирования подозрительных грузовых потоков, обмена предварительной таможенной информацией и введение региональных транзитных режимов.

29. 5. Участники также обсудили, как можно разрешить административные препятствия на евро-азиатских внутренних транспортных маршрутах с помощью усилий по координации и гармонизации регулирования конкретных коридоров. Они обменялись мнениями о многих преимуществах, связанных с введением единого режима регулирования железных дорог и использованием гармонизированной транспортной накладной, такой как CMR и ее электронный вариант eCMR. Возможное использование TIR / eTIR для мультимодальных транспортных операций по евро-азиатским коридорам также обсуждалось наряду с киберугрозами, которые представляют растущую опасность для все более оцифрованных систем внутреннего транспорта.

*Совместный призыв ООН к облегчению транзита и перевозок в и из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю*

30. Хотя может показаться, что развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю (РСНВМ), менее подвержены COVID-19, они входят в число наиболее уязвимых стран, сталкивающихся с ограничениями роста и развития, включая изоляцию от глобальных рынков, зависимость от транзитных соседей, небольшие размеры, отсутствие производственного потенциала, структурные проблемы и уязвимость перед внешними потрясениями. РСНВМ особенно уязвимы для трансграничных ограничений и закрытия границ, учитывая их зависимость от транзитных перевозок на международных рынках. Поэтому 9 июня 2020 года ООН выступила с Совместным призывом поддержать эффективные транспортные и транзитные процедуры для повышения связности и интеграции РСНВМ в Африке, Азии, Европе и Латинской Америке на мировые рынки. Чтобы помочь сократить задержки и поддерживать жизненно важные цепочки поставок в рабочем состоянии, ЕЭК ООН при поддержке других региональных комиссий и организаций создала онлайн «Обсерваторию по статусу пограничных переходов в связи с COVID-19», которая обеспечивает обзор в реальном времени обновлений и актуальной информации об ограничениях на пересечение границы для грузовых перевозок во всем мире.

*Обсерватория международной транспортной инфраструктуры*

31. Обсерватория разрабатывается в рамках проекта ВБ, в котором участвуют страны-бенефициары - члены Организации экономического сотрудничества (ОЭС) в Центральной Азии и на Южном Кавказе (почти все из которых являются странами СПЕКА). Проект получил полное финансирование Исламского банка развития.
32. В рамках проекта были собраны сравнительные данные и практика из следующих 10 стран-членов ОЭС: Афганистана, Азербайджана, Исламской Республики Иран, Кыргызстана, Казахстана, Пакистана, Таджикистана, Туркменистана, Турции и Узбекистана, каждая из которых также участвует в инициативе ЕЭК ООН по евроазиатским транспортным связям. В рамках проекта были собраны данные о затратах на строительство транспортной инфраструктуры, охватывающей автомобильные, железнодорожные, внутренние водные пути и порты, а также интермодальных терминалов. Собранные данные будут интегрированы в обсерваторию, которая, как ожидается, будет полностью готова к работе к 2021 году.
33. Обсерватория разрабатывается как онлайн-платформа в среде географической информационной системы (ГИС), где: а) широкая общественность должна найти иллюстрированные данные транспортной инфраструктуры; б) правительства найдут все соответствующие данные для подготовки, сравнения и представления их проектов транспортной инфраструктуры и (в) международные финансовые учреждения (МФИ) могут рассматривать, анализировать и сравнивать проекты с региональной/международной точки зрения и определять проекты, которые они хотят финансировать, и (г) пользователи, которые будут иметь, с учетом их конкретных потребностей, обзор всех доступных им функций, включая доступ к статистике, диаграммам и таблицам.
34. В течение 2019-2020 годов был достигнут хороший прогресс, в том числе:
- Команда проекта в сотрудничестве со специализированным внешним экспертом по ГИС в настоящее время создает удобный интерфейс для Обсерватории.
  - Этот пользовательский интерфейс будет основан на различных функциях/услугах, которые обсерватория будет иметь возможность предоставлять своим пользователям, каждый со своими профилями пользователей и с разными правами доступа и редактирования.

- Шаблоны для сбора данных были подготовлены и распространены среди стран-бенефициаров проекта, и было проведено два семинара с национальными экспертами. В целом данные, которые обсерватория должна собирать о транспортной инфраструктуре, будут вертикальными - автомобильные, железные дороги, внутренние водные пути, интермодальные перевозки, порты, логистические центры, аэропорты и т.д., а также горизонтальными, такими как сравнительные данные, данные об изменении климата, часы работы, операции, доступные ресурсы, тарифы, графики работы автомобильных и железных дорог и т. д. Пользователи будут иметь возможность определять региональные/субрегиональные транспортные сети и коридоры, комбинировать их, иллюстрировать воздействие на климат вдоль этих коридоров, определять новые проекты и т. д. Ожидается, что консультант поделится своими знаниями и улучшит предлагаемые шаблоны/слои/поля для сбора данных, обеспечивая эффективное и простое использование обсерватории.

**Тематическая рабочая группа, возможно, пожелает:**

- Поощрять те страны СПЕКА, которые еще не сделали этого, принять меры по ратификации, принятию, одобрению или присоединению к Межправительственному соглашению по сети Трансазиатских железных дорог и Межправительственному соглашению по «сухим портам», а также к активному участию в деятельности секретариата, связанной с эти соглашения.
- Поощрять страны СПЕКА прилагать усилия для улучшения качества дорожной инфраструктуры, а также уделять приоритетное внимание строительству недостающих железнодорожных путей в сотрудничестве с партнерами по развитию для обеспечения устойчивого развития.
- Поощрять страны СПЕКА использовать региональные рамки для планирования, проектирования, развития и эксплуатации «сухих портов» международного значения и для улучшения интермодальных/мультимодальных перевозок с привлечением «сухих портов».
- Пригласить страны СПЕКА принять участие в семинаре по развитию потенциала по применению интеллектуальных цифровых решений для «сухих» портов на Кавказе и в Центральной Азии, который будет проведен ЭСКАТО с 18 по 19 ноября 2020 года в виртуальном формате;
- Поощрять правительства СПЕКА к активному участию в обсуждениях того, как ввести в действие коридоры ЕАТС, а также в создании и деятельности групп управления коридорами (ГУК);
- Обратиться к странам СПЕКА с просьбой активно участвовать в работе по сбору данных о затратах на строительство транспортной инфраструктуры в рамках продолжающегося создания Интернет-центра Международной обсерватории транспортной инфраструктуры.

**Сеть Азиатских автомобильных дорог в странах СПЕКА**

Страна	Авто-магистраль	Класс I	Класс II	Класс III	Ниже III	Итого	Статус год	Соглашение	
								Подпись	В силе с
Длина (км)									
Афганистан	0	10	2,549	0	1,461	4,020	2015	2004	2006
Азербайджан	0	843	606	0	0	1,449	2019	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		2016
Узбекистан	0	1,195	1,101	670	0	2,966	2008	2004	2005
<b>В сумме</b>	<b>0</b>	<b>2685</b>	<b>10944</b>	<b>10,503</b>	<b>3,010</b>	<b>27,142</b>			
<i>Процент (только страны СПЕКА)</i>	<i>0%</i>	<i>9.89%</i>	<i>40.32%</i>	<i>38.70%</i>	<i>11.09%</i>				
<i>Соответствующий процент в 2004 г.</i>	<i>0%</i>	<i>1%</i>	<i>14%</i>	<i>55%</i>	<i>29%</i>				
<i>Последний процент по всей сети (2019)</i>	<i>11.75%</i>	<i>23.4%</i>	<i>38.2%</i>	<i>19.79%</i>	<i>6.86%</i>				

**Сеть Трансазиатских железных дорог в странах СПЕКА**

Страна	Сеть ТАЖД		Соглашение по ТАЖД	
	Колея (мм)	Длина маршрута (км)	Подписан	Стала стороной 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	-	2016 (a)
Узбекистан	1,520	3,484	2006	2009
<b>В сумме</b>		<b>16,841</b>		

**Межправительственной соглашение по сухим портам в странах СПЕКА**

Страна	Подписан	Стала стороной в*
Афганистан	-	2016(a)
Азербайджан	-	2020(a)
Казахстан		2016(a)
Кыргызстан	-	
Таджикистан	2013	2015(AA)
Туркменистан	-	2016(a)
Узбекистан	-	

\*Дата ратификации, принятия (A), утверждения (AA), вхождения (a)