Организация Объединенных Наций E/ESCAP/TARN/WG/(5)/4

Экономический и Социальный Совет

Distr.: General
18 April 2017
Russian
Original: English

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана
Рабочая группа по сети трансазиатских железных дорог

Пятое совещание
Пусан, Республика Корея, 13-14 июня 2017 года
Пункт 7 предварительной повестки дня*
Строительство недостающих звеньев в рамках сети трансазиатских железных дорог

Строительство недостающих звеньев в рамках сети Трансазиатских железных дорог

Записка секретариата

Резюме

Сеть Азиатских автомобильных дорог, сеть Трансазиатских железных дорог и сеть «сухих портов» международного значения заложили основы для создания международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы. Однако для беспрепятственного движения товаров и людей, которое необходимо в регионе для обеспечения устойчивого экономического роста и повышения уровня социальной интеграции, потребуется расширение сети сообщений между членами и ассоциированными членами. Одним из имеющих исключительное значение для сети Трансазиатских железных дорог вопросов касается недостающих звеньев, что до сих пор не позволяет сети служить прочной основой для развития международных интермодальных коридоров, связывающих все части региона. В настоящем документе представлена краткая информация о таких недостающих звеньях. Государствам-членам предлагается рассмотреть настоящий документ и представить Рабочей группе по сети Трансазиатских железных дорог информацию, касающуюся a) рассматриваемых планов строительства недостающих звеньев на своей территории; b) бюджетной сметы; c) расчетных сроков завершения строительства; и d) конкретных трудностей, с которыми сталкиваются в этом процессе.

* E/ESCAP/TARN/WG(5)/L.1.

Просьба отправить на вторичную переработку

I. Введение

1. Достигнутые регионом впечатляющие показатели экономического роста и борьбы с нищетой в основном обусловлены успехами в обеспечении доставки товаров на рынки благодаря инфраструктурной интеграции между странами региона и между регионом и остальными странами мира. Тем не менее, несмотря на неоспоримый прогресс уровни развития инфраструктуры в целом в различных странах отнюдь не одинаковы и по-прежнему ниже, чем требуется для реализации целей регионального экономического сотрудничества и интеграции.

2. Отдавая отчет необходимости решения этой проблемы, первая Конференция министров по региональному экономическому сотрудничеству и интеграции в Азиатско-Тихоокеанском регионе, которая проходила в Бангкоке 17-20 декабря 2013 года постановила двигаться в направлении расширения регионального экономического сотрудничества и интеграции по ряду направлений, включая развитие эффективно функционирующей в регионе сети связей в областях транспорта, энергетики и информационно-коммуникативной технологии.[1]

3. Что касается транспорта, то физические связи и связи между учреждениями – это две стороны одной медали, при этом физические связи, возможно, понять легче, и, по сути, связанные с ними проблемы не так-то трудно решить, поскольку это главным образом зависит от выделения необходимого объема финансовых средств. Одной из ключевых задач в процессе установления физических связей является создание безопасной, эффективно функционирующей и комплексной региональной транспортной системы, которая в состоянии содействовать экономическому развитию в регионе. Признавая значимость этой задачи, Конференция министров по транспорту, которая проводилась в Пусане, Республика Корея, в ноябре 2006 года, приняла Пусанскую декларацию о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе[2], в которой была сформулирована концепция международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы.

4. После принятия Пусанской декларации международное сообщество развернуло осуществление ряда глобальных программ и инициатив, которые расширяют рамки связанных с транспортом мероприятий и оказывают на них влияние. К наиболее примечательным из числа таких инициатив относится принятие в сентябре 2015 года Генеральной Ассамблеей резолюции 70/1, озаглавленной «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года», в которой сформулированы цели в области устойчивого развития. Значение этих инициатив для сектора транспорта заключается в том, что по-прежнему отвечая за безопасную и эффективную перевозку грузов и пассажиров в регионе этот сектор, который играет роль движителя экономического роста, необходимо развивать с соблюдением принципов социальной ответственности, что будет вносить вклад в удовлетворение экономических, социальных и экологических потребностей региона.

[1] См. E/ESCAP/MCREI/3

[2] E/ESCAP/63/13, Глава V.

5. Представляется, что на данном раннем этапе осуществления Повестки дня на период до 2030 года достигнут широкий консенсус относительного того, что развитие бесперебойно функционирующей и устойчивой сети связей в поддержку рыночной интеграции и динамичного экономического развития может послужить одним из способов продвижения вперед, позволяющих сочетать стремление к экономическому росту с более широким распространением благосостояния и повышением внимания к охране окружающей среды.

II. Сеть Трансазиатских железных дорог и эффективно функционирующая сеть сообщений

6. Концепция эффективно функционирующей сети сообщений представляет собой, по сути, концепцию комплексной транспортной системы, которая создает условия для эффективной перевозки грузов и пассажиров всеми видами транспорта через национальные границы. В процессе реализации такой системы исходят из того, что каждый вид транспорта будет использоваться с учетом его относительных преимуществ, что в итоге даст нечто большее, чем просто сумму его составляющих. Вместе с тем для этого необходимо выполнить ряд условий. В частности, необходимо координировать осуществление стратегий, согласовывать технические стандарты, синхронизировать правила эксплуатации, развивать и развертывать информационно-коммуникационные системы и устранять противоречия в действующих в отношении трансграничных перевозок законодательствах. И не в последнюю очередь необходимо залатать дыры в инфраструктуре.

7. Наличие связывающих страны друг с другом звеньев в различных субрегионах не одинаково и оказывает влияние на эксплуатационную готовность и тем самым привлекательность сети Трансазиатских железных дорог. А главное, существует опасность того, что там, где железные дороги пока еще не готовы сыграть свою жизненно важную роль в перевозке людей и промышленных товаров, они вполне могут стать объектом внимания директивных органов в то время, когда осуществление Повестки дня на период до 2030 года заставляет их сформулировать долгосрочную концепцию устойчивого развития, охватывающую следующие два-три десятилетия.

8. А поэтому важно предпринимать совместные усилия по завершению сети Трансазиатских железных дорог и оптимизации привлекательности различных коридоров, которые являются ее составной частью, прежде всего, на основе их интеграции с портами и интермодальными объектами инфраструктуры.

9. В своей нынешней конфигурации сеть Трансазиатских железных дорог включает в себя 118 000 км действующих или запланированных железнодорожных путей, которые были отобраны странами-членами исходя из их существующего или будущего потенциала в деле содействия развитию международной торговли. Из них 12 400 км – это недостающие звенья, что составляет 10.5 процента от общей протяженности сети. Это – общее количество дорог, которые по решению государств-членов должны стать частью сети, но еще не построены. Согласно оценкам, общий объем капиталовложений, который требуется для строительства этих недостающих звеньев, составляет 75,6 млрд. долл. США.

III. Недостающие звенья в сети Трансазиатских железных дорог с разбивкой по субрегионам

10. Недостающее звено - это отсутствие сплошной железнодорожной инфраструктуры в отдельно взятой стране, нередко обусловленное местными географическими условиями или отсутствием физических звеньев между железнодорожными сетями сопредельных стран. Что касается последнего, то в большинстве случаев проблема недостающих звеньев существует, поскольку этих звеньев никогда и не было. Решение этой проблемы требует совместных усилий заинтересованных железных дорог и соответствующих правительств. Такие элементы, как значение звена для регионального экономического развития или торговли может повлиять на решение о начале реализации того или иного проекта. Вместе с тем потенциальная загруженность каждого маршрута в сравнении со стоимостью строительства необходимой инфраструктуры будет, несомненно, играть решающую роль особенно в тех случаях, когда стремятся привлечь капиталовложения частного сектора. В Приложении I представлена таблица, содержащая в себе информацию о недостающих звеньях сети Трансазиатских железных дорог, протяженности и сметных расходах строительства.

A. Недостающие звенья в субрегионе Ассоциации государств Юго-Восточной Азии

11. Поскольку на долю субрегиона Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) приходится 38 процентов от всего числа недостающих звеньев или приблизительно 4 760 км, то можно сказать, что он относится к экономической структуре в регионе Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) с наименее разветвленной сетью железных дорог. Железнодорожное сообщение действует только между Малайзией и Таиландом, а также между Таиландом и Лаосской Народно-Демократической Республикой, хотя протяженность участка дороги на территории Лаосской Народно-Демократической Республики составляет лишь 3.5 км и этот участок является продолжением железнодорожной сети Таиланда, ведущей из Нонгкхай в северной части Таиланда в город Таналенг, который сегодня является ее конечным пунктом. Что касается железнодорожного сообщения с сопредельными субрегионами, то трансграничное железнодорожное сообщение действует лишь между Китаем и Вьетнамом по a) 296-километровой ветке из Ханоя в Лао Кай, Вьетнам/Хайкоу, Китай, пограничный пункт и b) 162-километровой ветке, ведущей из Ханоя в Донг Данг, Вьетнам/Пиньсян, Китай, пограничный пункт. Несмотря на то, что в настоящее время осуществляется ряд проектов, которые находятся на различных стадиях реализации, эффективно функционирующего железнодорожного сообщения между Китаем и Лаосской Народно–Демократической Республикой или Мьянмой не существует. Наконец, нет никакого железнодорожного сообщения между субрегионом АСЕАН и Южной Азией, где бы Мьянма выступала в качестве транзитной страны, хотя Индийские железные дороги уже приступили к строительству железнодорожной ветки до Мореха, Индия/Таму, Мьянма, и пограничный пункт, правительство Бангладеш недавно получило от Азиатского

Банка Развития финансовую помощь для южной ветки, которая расширит железнодорожную сеть страны в южном направлении и сначала будет связывать с Кокс-Базаром, Бангладеш, а потом и с Гундумом, Мьянма, на границе.

12. Строительство отсутствующих звеньев сети Трансазиатских железных дорог в субрегионе АСЕАН будет способствовать достижению целей Генерального плана развития сети связей в АСЕАН и откроет новые транспортные возможности в субрегионе, а также между субрегионом АСЕАН и Северо-Восточной Азией через Китай и между субрегионом АСЕАН и Южной Азией через Индию. К примеру, завершение строительства недостающего участка между Камбоджой и Таиландом откроет для промышленного сектора Камбоджи путь через основной порт Таиланда в Лаем Чабанг, где существуют более широкие возможности для морских перевозок. Тем временем строительство в Лаосской Народно-Демократической Республике основного северо-южного участка соединяющего Ботен на ее границе с Китаем с Му Гиа на лаосской границе с Вьетнамом откроет целый ряд возможностей и для морских перевозок как китайсуих, так и лаосских товаров через порт Кланг в Малайзии и порты Лаем Чабанг в Таиланде и/или Дананг во Вьетнаме. И наконец, завершение строительства недостающих звеньев в Мьянме поможет проложить первую прямую железнодорожную ветку между Китаем и Индией. Касающиеся железнодорожных сообщений вопросы в субрегионе АСЕАН рассматриваются заинтересованными странами на совещаниях Специальной рабочей группы по проекту строительства железнодорожной ветки Сингапур – Куньмин, которые проводятся ежегодно под эгидой секретариата АСЕАН.

B. Недостающие звенья в субрегионе Кавказа, Исламской Республике Иран и Турции

13. Субрегион Кавказа включает в себя три государства – члена ЭСКАТО, а именно: Азербайджан, Армению и Грузию. Эти три страны осуществили или осуществляют имеющие важное значение проекты по развитию сети железных дорог, включая строительство порядка 500 км отсутствующих звеньев сети Трансазиатских железных дорог, которые после завершения строительства существенно улучшат региональное транспортное сообщение.

14. Азербайджан и Грузия, совместно с Турцией осуществляют в рамках проекта железной дороги Баку – Тбилиси – Карс ряд программ по модернизации инфраструктуры железных дорог, включая строительство недостающего звена сети Трансазиатской железной дороги между Акхалкалаки, Грузия, и Карсом, Турция, которое должно завершиться в 2017 году; этот путь будет связывать страны по коридору Турция – Кавказ – Центральная Азия – Восточная Азия. В этом субрегионе недостает еще двух важных звеньев. Во-первых, это участок дороги между Мартуни и Мегри в Армении. Он представляет собой 315-километровый участок дороги из Мартуни в пограничный пункт между Арменией и Ираном и 70-километровый участок дороги в Исламской Республике Иран, соединяющей с железнодорожной сетью эти страны. Строительство этой ветки откроет для Армении через иранские порты в Персидском заливе новые рынки и одновременно предоставит для

промышленных предприятий Исламской Республики Иран доступ к рынкам Восточной Европы через порты Грузии на Черном море. Во-вторых, это участок дороги, который будет связывать Астару (Азербайджан) с Рашт (Исламская Республика Иран). Этот участок протяженностью в 178 км включает в себя 8-километровый участок в Азербайджане и 170-километровый участок в Исламской Республике Иран. Этот участок в Азербайджане будет сдан в эксплуатацию в первой половине 2017 года; вместе с тем прогресс в строительстве участка на иранской территории в силу финансовых проблем замедлился. Это звено остается одним из важнейших в сети региональных сообщений, и после завершения строительства эта дорога будет связывать северную Европу, включая Российскую Федерацию, со странами в Южной и Юго-Восточной Азии.

C. Недостающие звенья в субрегионе Центральной Азии и северной части Афганистана

15. Правительства стран Центральной Азии осуществляют проекты или рассматривают возможность осуществления проектов по железнодорожной инфраструктуре как в рамках сети Трансазиатских железных дорог, так и за ее пределами, в целях расширения сети своих сообщений с сопредельными странами, прежде всего через Китай и Исламскую Республику Иран, которые могут предоставить доступ к международным портам. Особое значение для этого субрегиона имеет сообщение в северной части Афганистана и в Кыргызстане и Таджикистане.

16. Для совершенствования сети сообщений в субрегионе важное значение имеет строительство железнодорожной ветки из Каши (Китай) в Элок (Таджикистан), через Кыргызстан которая состоит из двух частей: a) 274-километрового участка между Торугартом, пограничный пункт между Китаем, и Кыргызстаном и Карамиком, пограничный пункт между Кыргызстаном и Таджикистаном и b) 296-километрового участка между Карамиком и Элоком, который еще не получил официального статуса части сети Трансазиатских железных дорог. Еще одним альтернативным участком, который, впрочем, на данном этапе не имеет официального статуса части сети Трансазиатских железных дорог, является более короткий 200-километровый участок через Кыргызстан из Эркештама – еще один пограничный пункт между Китаем и Кыргызстаном в Карамик.

17. Вместе с тем, эти участки дорог будут актуальны лишь в том случае, если материализуются участки дорог, ведущие в Исламскую Республику Иран, либо в виде действующих железнодорожных сетей Туркменистана и Узбекистана, или в виде предлагаемой железнодорожной инфраструктуры, которую планирует развивать правительство Афганистана: речь, прежде всего, идет о восточно – западной ветке протяженностью в 1 300 км в северной части страны из Нижнего Пьянджата на границе с Таджикистаном в Шамтиг на границе с Исламской Республикой Иран.

C. Недостающие звенья в субрегионе Южной Азии и южной части Афганистана

18. В южной Азии протяженность существующих звеньев в сети трансазиатских железных дорог составляет порядка 2 500 км, и это не считая

запланированных проектов в южной части Афганистана, где в отличие от северной части этой страны реальное осуществление еще не началось.

19. Недостающие звенья в сети Трансазиатских железных дорог можно разбить на две категории: недостающие звенья, которые после завершения строительства могут способствовать расширению сети региональных сообщений, и недостающие звенья, имеющие, прежде всего, внутреннее значение.

20. Недостающие звенья есть и в Бангладеш, и в Индии, и в Пакистане, и их строительство может в принципе способствовать расширению сети региональных сообщений. В Бангладеш правительство планирует в порядке осуществления проекта по железнодорожной ветке моста Падма построить 215-километровую ветку из Дакки в Джессор. Эта ветка обеспечит железнодорожное сообщение с Индией и будет на 185 км короче, чем действующая ветка через Дарсану, Бангладеш; эта ветка начинает приобретать дополнительное значение в контексте нового 15-километрового железнодорожного сообщения, которое правительства Бангладеш и Индии планируют наладить между Акхаурой (Бангладеш) и Агартало (Индия). Эта короткая ветка существенно улучшит железнодорожное сообщение между северо-восточными штатами Индии и портами Калькутта (Индия), и Читагонг (Бангладеш). Правительство Индии также приступило к строительству 219-километрового участка между Джирибам и Морехом. Несмотря на то, что процесс идет медленно, необходимо напомнить, что этот участок имеет важное значение для сети региональных сообщений и является частью плана налаживания важного сообщения между южной Азией и Юго-Восточной Азией через Мьянму.

В Пакистане правительство планирует строительство 900-километровой железнодорожной ветки из Мастунга на линии Кетта-Кох-Тафтан в новопостроенный порт Гвадар. После завершения строительства эта ветка не только будет содействовать экономическому росту Пакистана, но и обеспечит морское сообщение с городами в Южной части Афганистана и западного Китая после того, как в этих странах будут построены необходимые ветки. Правительства Афганистана и Пакистана разработали планы будущего развития трансграничных сообщений между Чаманом (Пакистан) и Кандагаром (Афганистан), а также Кабулом через Джалалабад (Афганистан). Тем временем, Китай и Пакистан в рамках программы экономического коридора Китай – Пакистан осуществляют ряд инфраструктурных проектов, хотя их пока еще не относят к категории недостающих звеньев сети Трансазиатских железных дорог. Эти проекты включают в себя 1 080-километровую новую железнодорожную ветку из Каши, Китай, в Хавелиан, Пакистан, которая состоит из 350-километрового участка в Китае и 680-километрового участка в Пакистане.

21. Недостающие звенья в Бангладеш, Непале и Шри-Ланке, которые предназначены, прежде всего, для внутреннего пользования, также получили статус части сети Трансазиатских железных дорог. Недавно в Бангладеш Азиатский Банк Развития выделил средства на строительство 102-километрового участка между Дохазари и Кокс-Базаром. На жизнеспособность этого проекта, по сообщениям, указывает ожидаемый рост числа туристов в Кокс-Базар, а впоследствии – развитие сообщений с запланированным к строительству глубоководным портом на острове Матарбар

к северу от Кокс-Базара. В более долгосрочной перспективе правительство Бангладеш планирует увеличить протяженность линии ведущей в Гундум на ее границе с Мьянмой, которая будет способствовать установлению железнодорожного сообщения с Юго-Восточной Азией. В Непале правительство подготовило генеральный план развития железнодорожной инфраструктуры в качестве одного из инструментов более инклюзивного экономического развития. Эта сеть будет включать в себя 920-километровую восточно-западную магистраль из Какаравитта в Брахма Манди на его, соответственно, восточной и западной границе с Индией. В Шри-Ланке ведутся работы по строительству 52-километровой ветки между Курунегала и Дамбулла, которые являются частью проекта Курунегала – Хабарана. Этот проект осуществляется правительством в целях содействия развитию сельских районов в восточных и северо-центральных провинциях страны и предполагает установление сообщения между специальным экономическим центром Дамбулла и национальной железнодорожной сетью. Строительство 114,5-километрового участка между Матарой и Катарагамой будет также содействовать совершенствованию сети внутренних железнодорожных сообщений с южной провинцией. Строительные работы по железнодорожной линии Матара – Катарагама до Белиата завершено более чем на 70 процентов. Как ожидается, эта ветка также будет связывать с портом, который строится в Хамбантоте.

D. Недостающие звенья в субрегионе Северо – Восточной Азии

22. В целом, Северо – Восточная Азия располагает хорошей физической железнодорожной инфраструктурой сообщений, и в настоящее время являющиеся частью сети Трансазиатских железнодорожных дорог отсутствующие звенья в этом субрегионе либо имеют, прежде всего, внутреннее значение, либо будут служить достижению долгосрочной цели установления сообщений с другими субрегионами, в первую очередь с Центральной и Юго-Восточной Азией. В связи с этим особое значение представляет собой инициатива по развитию трансграничной сети железных дорог правительство Китая. Что касается Юго-Восточной Азии, то эти инициативы осуществляются в рамках проекта строительства железнодорожной ветки Сингапур – Куньмин, который является важной составляющей Генерального плана развития сети связей в АСЕАН и призван содействовать совершенствованию функционирования сети наземно-транспортных сообщений между Китаем и государствами-членами АСЕАН. Поскольку модернизация сети железнодорожных сообщений через пограничный пункт Хекоу (Китай)/Лао Кай (Вьетнам) уже завершена, то основное внимание в настоящее время уделяется строительству железнодорожных веток, связывающих Лаосскую Народ – Демократическую Республику с Мьянмой. В рамках меморандума о взаимопонимании 2010 года Китай договорился с Лаосской Народно-Демократической Республикой о строительстве железной дороги из Куньминя, провинция Юньнань (Китай), и по территории Лаосской Народно-Демократической Республики через Луанг Прабанг и Вьентьян, целью строительства которой в конечном итоге будет налаживание сообщения с Таиландом через Нонгкхай. В порядке осуществления этого проекта в 2016 году Китай сдал в эксплуатацию 88-километровый участок между Куньминем и Юйси (Китай), которая будет совместно эксплуатироваться «China - Laos Railway» и «China – Viet Nam Railway». Тем временем на китайской стороне границы ведутся работы по установлению железнодорожного сообщения с

Мьянмой, которое будет связывать Жуйли, провинция Юньнань (Китай) с Лашио (Мьянма).

23. Что касается железнодорожных сообщений с Центральной Азией, то в настоящее время имеется два пункта въезда из Китая в Центральную Азию, и оба из них – в Казахстан через Алашанькоу (Китай)/Достык (Казахстан) трансграничная ветка, и перевал Хоргос на границе между двумя странами. И еще рассматриваемой в настоящее время веткой является ветка, ведущая из Каши, Китай, на границу с Кыргызстаном либо через Торугарт (165 км) или Эркештам (200 км). Эта ветка в том или ином варианте обеспечит быстрое сообщение с Афганистаном и Исламской Республикой Иран.

IV. Вопросы для рассмотрения

24. Государствам-членам предлагается рассмотреть настоящий документ и информировать Рабочую группу по сети Трансазиатских железных дорог о a) рассматриваемых планах строительства недостающих звеньев на своей территории; b) бюджетной смете на строительство с указанием источников финансирования (к примеру, государственный бюджет, займы или государственное частное партнерство); c) расчетных сроках завершения; d) конкретных трудностях в процессе работ; e) прочих проектах железнодорожной инфраструктуры, которые на данном этапе могли бы стать частью сети Трансазиатских железных дорог, но которые, тем не менее, рассматриваются в качестве проектов, призванных содействовать расширению сети трансграничных сообщений с сопредельными государствами-членами; и f) любого вида помощи, которую может оказать Секретариат в ликвидации пробелов в сети Трансазиатских железных дорог.

Приложение I

Недостающие звенья в сети трансазиатских железных дорог

Страны	*Недостающие звенья*	*Протяженность (в км)*	*Стоимость (млн.долл.США)*
Армения	Мартуни – Мегри	316	3 200,00
Бангладеш	Дохазари – Гундум	128	1 700,00
	Нараянганж – Джессор	187	4 390,00
Камбоджа	Пойпет – Сисопхон	48	80,00
	Бат Денг – Кратие	258	686,00
Китай	Каши – Торугарт (Кыргызстан)	165	
	Юйси – Мохан	507	8 200,00
	Дали – Жуйли	330	4 200,00
Грузия	Ахалкалаки – Карцсахи	30	
Индия	Джирибам – Морех	219	649,00
Иран (Исламская Республика)	Рашт – Астара	170	600,00
	Арак – Хосрави	536	480,00
Кыргызстан	Кочкор – Арпа	357	2 100,00
	Карасу – Торугарт	274	2 000,00
Лаосская Народно-Демократическая Республика	Вьентьян – Му Гиа (через Такхет)	450	732,00
	Вьентьян – Ботен	417	7 000,00
	Таналенг – Вьентьян	9	50,00
	Паксе – Саваннакхет	230	5 000,00
	Саваннакхет – Венсаванх/Лао Бао	222	5 000,00
Монголия	Нариин Сукхаит - Чойбалсан	1 591	4 455,00
	Нариин Сукхаит – Шивикхурен	46	129,00
	Таван Толгой – Гашуум Сукхаит	267	748,00
	Кхуут – Бичигт	200	560,00
	Кхуут – Нумруг	380	1 064,00
	Эрдэнэт – Артс суури	747	1 640,00
Мьянма	Лашио – Мусе	232	480,00
	Калей – Таму	127	98,00
	Танпийюзаят – Перевал Трех Пагод	110	246,00
Непал	Какарвитта – Брахма Манди	920	
Пакистан	Мастунг – Гвадар	901	1 500,00
Шри-Ланка	Белиатта – Катарагама	88	590,00
	Курунегала – Дамбулла	52	169,00
Таиланд	Буа Яй (Бу Пхай) – Мукдахан – Накхон Пханом	355	1 840,00
	Убонратчатани – Чонг Мек	80	293,00
	Накхонсаван – Мэ Сод	284	911,00
	Денчай – Чианграй – Чанг Кхонг	326	2 360,00

Страны	*Недостающие звенья*	*Протяженность (в км)*	*Стоимость (млн.долл.США)*
	Намток – Перевал Трех Пагод	153	491,00
	Аранияпратхет – Клонг Лук	6	0,50
Турция	Карс – граница с Грузией	68	
Вьетнам	Вунг Анг – Тан Ап – Му Гиа	119	281,00
	Хо Ши Мин (Бьен Оа) – Вунг Тау	115	2 700,00
	Хо Ши Мин – Лок Нинх	129	903,00
	Хо Ши Мин – Кан Тхо	174	7 462,00
	Донг Ха – Лао Бао	82	567,00
	Total:	**12 405**	**75 554,50**