

МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЕ СОГЛАШЕНИЕ ПО СЕТИ АЗИАТСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

Договаривающиеся Стороны,

сознавая необходимость стимулирования и развития международных автомобильных перевозок в Азии и между Азией и соседними регионами,

принимая во внимание сотрудничество между странами — членами Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций в деле формирования и введения в эксплуатацию сети Азиатских автомобильных дорог,

полагая, что для укрепления связей и развития международной торговли и туризма между членами Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций необходимо развивать сеть Азиатских автомобильных дорог в соответствии с требованиями к международным перевозкам и охране окружающей среды, учитывая внедрение в практику эффективных международных интермодальных перевозок,

продолжая прилагать совместные усилия по планированию, развитию и совершенствованию международных автомобильных перевозок в Азии и между Азией и соседними регионами,

договорились о нижеследующем:

Статья 1

Утверждение сети Азиатских автомобильных дорог

Договаривающиеся Стороны, называемые далее Сторонами, утверждают предлагаемую сеть автомобильных дорог, именуемую ниже «сеть Азиатских автомобильных дорог», описание которой приведено в приложении I к настоящему Соглашению, в качестве скоординированного плана развития маршрутов автомобильных дорог, имеющих международное значение, который они намерены выполнять в рамках своих внутрисударственных программ.

Статья 2

Определение сети Азиатских автомобильных дорог

Сеть Азиатских автомобильных дорог, описанная в приложении I, включает маршруты международного значения, проходящие в Азии, включая дороги, значительной своей частью пересекающие более одного субрегиона; маршруты, проходящие по субрегионам, в том числе маршруты, соединяющие их с соседними субрегионами, и маршруты шоссейных дорог, проходящие по государствам — членам Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций.

Статья 3
Развитие сети Азиатских автомобильных дорог

Маршруты сети Азиатских автомобильных дорог приводятся в соответствие с классификацией и нормами проектирования, приведенными в приложении II к настоящему Соглашению.

Статья 4
Обозначение маршрутов сети Азиатских автомобильных дорог

1. Маршруты сети Азиатских автомобильных дорог обозначаются дорожным знаком, описание которого приводится в приложении III к настоящему Соглашению.
2. Дорожные знаки, соответствующие знаку, описанному в приложении III к настоящему Соглашению, устанавливаются на всех маршрутах сети Азиатских автомобильных дорог в течение пяти (5) лет со дня вступления в силу настоящего Соглашения в отношении соответствующего государства согласно положениям статьи 6.

Статья 5
Процедура подписания настоящего Соглашения и получения статуса его участника

1. Настоящее Соглашение открыто для подписания государствами, которые являются членами Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций, с 26 по 28 апреля 2004 года в Шанхае, Китай, а затем с 1 мая 2004 года по 31 декабря 2005 года в Центральном учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке.
2. Эти государства могут стать Участниками настоящего Соглашения путем:
 - a) окончательного подписания;
 - b) подписания с условием ратификации, принятия или утверждения, за которым следует ратификация, принятие или утверждение; или
 - c) присоединения.
3. Ратификация, принятие, утверждение или присоединение осуществляется путем сдачи на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций документа, составленного в должной форме.

Статья 6
Вступление настоящего Соглашения в силу

1. Настоящее Соглашение вступает в силу на девяностый день с того дня, в который правительства по крайней мере восьми (8) государств согласятся быть связанными Соглашением в соответствии с пунктом 2 статьи 5.
2. В отношении каждого государства, которое окончательно подпишет или сдаст на хранение документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении после даты, начиная с которой удовлетворяются условия вступления Соглашения в силу, Соглашение вступает в силу для этого государства по истечении девяноста (90) дней с даты окончательного подписания им или сдачи им на хранение этого документа.

Статья 7
Рабочая группа по Азиатским автомобильным дорогам

1. Для рассмотрения хода осуществления Соглашения и для рассмотрения любых предлагаемых поправок Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций создает Рабочую группу по Азиатским автомобильным дорогам. Членами Рабочей группы являются все государства — члены Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций.
2. Рабочая группа проводит свои совещания один раз в два года. Любая Сторона может также, посредством уведомления, адресованного секретариату, обратиться с просьбой созвать специальное совещание Рабочей группы. Секретариат уведомляет всех членов Рабочей группы о поступившей просьбе и созывает специальное совещание Рабочей группы, если не менее одной трети Сторон дают знать о своем согласии с просьбой в течение периода четырех (4) месяцев с даты уведомления секретариатом.

Статья 8
**Процедура внесения поправок в основной текст
настоящего Соглашения**

1. В основной текст настоящего Соглашения могут вноситься поправки в соответствии с процедурами, указанными в настоящей статье.
2. Поправки к настоящему Соглашению могут вноситься любой Стороной.
3. Текст любой предлагаемой поправки распространяется секретариатом среди всех членов Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам по крайней мере за сорок пять (45) дней до совещания Рабочей группы, на котором ее предлагается принять.

4. Поправка утверждается Рабочей группой по Азиатским автомобильным дорогам большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании Сторон. Секретариат направляет утвержденную поправку Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который распространяет ее среди всех Сторон для ее принятия.

5. Поправка, принятая в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи, вступает в силу через двенадцать (12) месяцев после принятия ее двумя третями Сторон. Поправка вступает в силу в отношении всех Сторон, за исключением тех, которые перед вступлением ее в силу заявили о том, что они не принимают эту поправку. Любая Сторона, заявившая о том, что она не принимает поправку, принятую в соответствии с настоящим пунктом, может в любое время после этого передать на хранение документ о принятии такой поправки Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций. Поправка вступает в силу в отношении этого государства через двенадцать (12) месяцев после даты передачи на хранение указанного документа.

Статья 9 **Процедура внесения поправок в приложение I** **к настоящему Соглашению**

1. В приложение I к настоящему Соглашению могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, предусмотренной в настоящей статье.

2. Поправки могут предлагаться любой Стороной после консультации с непосредственно заинтересованными соседними государствами и обеспечении консенсуса, за исключением поправки, касающейся внутренней трассы, которая не изменяет международный погранпереход.

3. Текст любой предлагаемой поправки распространяется секретариатом среди всех членов Рабочей группы по крайней мере за сорок пять (45) дней до совещания Рабочей группы, на котором ее предлагается принять.

4. Поправка утверждается Рабочей группой по Азиатским автомобильным дорогам большинством присутствующих и участвующих в голосовании Сторон. Утвержденная поправка направляется секретариатом Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который распространяет ее среди всех Сторон.

5. Поправка, утвержденная в соответствии с положениями пункта 4 настоящей статьи, считается принятой, если в течение шести (6) месяцев со дня извещения ни одно из непосредственно заинтересованных Сторон не уведомляет Генерального секретаря Организации Объединенных Наций о том, что она возражает против этой поправки.

6. Поправка, принятая в соответствии с пунктом 5 настоящей статьи вступает в силу для всех Сторон через три (3) месяца со дня истечения шести (6) месяцев, указанных в пункте 5 настоящей статьи.

7. Непосредственно заинтересованными Сторонами считаются:

а) в случае включения нового или изменения существующего маршрута Азиатских автомобильных дорог, большей частью проходящего по более чем одному субрегиону, любая Страна, по территории которой проходит данный маршрут; и

б) в случае включения нового или изменения существующего маршрута Азиатских автомобильных дорог внутри субрегионов, в том числе маршрутов, соединяющих соседние субрегионы, и маршрутов, проходящих по государствам-членам, любая Страна, граничащая с государством, подавшим заявку, по территории которого проходит этот маршрут или маршрут Азиатских автомобильных дорог, большей частью пересекающий более одного субрегиона, с которым соединяется этот новый или подлежащий изменению маршрут. Для целей настоящего пункта граничащими считаются также две Страны, на территории которых находятся конечные пункты морского сообщения, расположенные на маршруте Азиатских автомобильных дорог, большей частью пересекающем более одного субрегиона, или на маршрутах, указанных выше.

8. В целях рассмотрения возражений по пункту 5 настоящей статьи секретариат передает Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, вместе с текстом поправки, перечень Стран, непосредственно заинтересованных поправкой.

Статья 10
Процедура внесения поправок в приложения II и III
к настоящему Соглашению

1. В приложения II и III к настоящему Соглашению могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, предусмотренной в настоящей статье.

2. Поправки могут предлагаться любой Страной.

3. Текст любой предлагаемой поправки распространяется секретариатом среди всех членов Рабочей группы, по крайней мере за сорок пять (45) дней до совещания Рабочей группы, на котором ее предлагается принять.

4. Поправка утверждается Рабочей группой по Азиатским автомобильным дорогам большинством присутствующих и участвующих в голосовании Стран. Секретариат направляет принятую поправку Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который распространяет ее среди всех Стран.

5. Поправка, принятая в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи, считается принятой, если в течение шести (6) месяцев со дня направления уведомления менее одной трети Стран уведомляют Генерального секретаря Организации Объединенных Наций о своем возмущении против поправки.

6. Поправка, принятая в соответствии с пунктом 5 настоящей статьи вступает в силу для всех Сторон через три (3) месяца со дня истечения шести (6) месяцев, указанных в пункте 5 настоящей статьи.

Статья 11 Оговорки

Не допускаются оговорки в отношении любого из положений настоящего Соглашения, за исключением случаев, предусмотренных в пункте 5 статьи 14.

Статья 12 Выход из Соглашения

Любая Сторона может выйти из настоящего Соглашения путем письменного уведомления, адресованного Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций. Выход вступает в силу по истечении одного (1) года со дня получения Генеральным секретарем этого уведомления.

Статья 13 Прекращение действия настоящего Соглашения

Настоящее Соглашение теряет силу, если число Сторон в течение какого-либо периода последовательных двенадцати (12) месяцев не достигает восьми (8).

Статья 14 Урегулирование споров

1. Всякий спор между двумя или более Сторонами относительно толкования или применения настоящего Соглашения, который спорящие Стороны не могут разрешить путем переговоров или консультации, подлежит примирению по заявлению любой из Сторон, между которыми возник спор, и передается соответственно одному или нескольким посредникам, избранным спорящими Сторонами. Если в течение трех (3) месяцев со дня представления просьбы о примирении спорящие Стороны не придут к соглашению относительно выбора посредника или посредников, любая из этих Сторон может обратиться к Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой о назначении единого посредника, которому спор передается на разрешение.

2. Рекомендация посредника или посредников, назначенных в соответствии с положениями пункта 1 настоящей статьи, не имеет обязательной силы, однако становится основой для повторного рассмотрения соответствующими спорящими Договаривающимися Сторонами.

3. По взаимной договоренности Стороны, между которыми возник спор, могут заранее согласиться принять рекомендацию посредника или посредников как имеющую обязательную силу.

4. Пункты 1, 2 и 3 настоящей статьи не должны толковаться как исключаящие другие меры урегулирования споров, взаимно согласованные спорящими Сторонами.

5. Любое государство может при окончательном подписании или при сдаче на хранение ратификационной грамоты, документа о принятии, утверждении или присоединении сделать официальную оговорку о том, что оно не считает себя связанным положениями настоящей статьи, касающимися примирения. Другие Стороны перестают быть связанными положениями настоящей статьи, касающимися примирения, в отношении любой Стороны, депонировавшей такую оговорку.

Статья 15 **Ограничения в применении настоящего Соглашения**

1. Никакое положение настоящего Соглашения не должно толковаться как препятствующее какому-либо из Сторон принимать такие совместимые с Уставом Организации Объединенных Наций и ограничиваемые создавшимся положением меры, какие она считает необходимыми для обеспечения своей внешней или внутренней безопасности.

2. Сторона прилагает всевозможные усилия, при условии наличия у нее бюджетных и иных форм финансирования и в соответствии со своими законами и нормативными актами, для развития сети Азиатских автомобильных дорог в соответствии с настоящим Соглашением.

3. Никакое положение настоящего Соглашения не должно толковаться как принятие обязательства какой-либо из Сторон разрешить перемещение товаров и пассажиров через ее территорию.

Статья 16 **Уведомления Сторонам**

Помимо сообщений, предусмотренных в статьях 7, 8, 9, 10, и оговорки, сформулированной в статье 14 настоящего Соглашения, Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций уведомляет Стороны и другие государства, указанные в статье 5 о следующем:

а) об окончательном подписании, ратификации, принятии, утверждении и присоединении в соответствии со статьей 5;

б) о датах вступления в силу настоящего Соглашения в соответствии со статьей 6;

в) о дате вступления в силу поправок к настоящему Соглашению в соответствии с пунктом 5 статьи 8, пунктом 6 статьи 9 и пунктом 6 статьи 10;

г) о выходе в соответствии со статьей 12;

е) о прекращении действия настоящего Соглашения в соответствии со статьей 13.

Статья 17
Приложения к Соглашению

Приложения I, II и III к Соглашению являются неотъемлемой частью настоящего Соглашения.

Статья 18
Секретариат Соглашения

Роль секретариата настоящего Соглашения выполняет Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций.

Статья 19
Сдача настоящего Соглашения на хранение
Генеральному секретарю

Подлинник настоящего Соглашения сдается на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препровождает надлежащим образом заверенные копии всем государствам, указанным в статье 5 настоящего Соглашения.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные, подписали настоящее Соглашение.

ОТКРЫТО для подписания в Шанхае, Китай, с 26 апреля 2004 года в одном экземпляре на английском, китайском и русском языках, причем все три текста являются равно аутентичными и имеют одинаковую силу.

Приложение I

СЕТЬ АЗИАТСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

1. Сеть Азиатских автомобильных дорог включает маршруты международного значения в Азии, включая маршруты большей частью пересекающие более одного из таких субрегионов, как Восточная и Северо-Восточная Азия, Южная и Юго-Западная Азия, Юго-Восточная Азия и Северная и Центральная Азия; маршруты внутри субрегионов, в том числе маршруты, соединяющие их с соседними субрегионами, и маршруты, проходящие внутри государств-членов и обеспечивающие доступ к а) столицам; б) главным промышленным и сельскохозяйственным центрам; в) основным воздушным, морским и речным портам; г) основным контейнерным терминалам и депо; и е) основным туристическим ресурсам.
2. Номера маршрутов начинаются с букв “АН”, означающих “Asian Highway” (Азиатские автомобильные дороги), после которых ставится одна, две или три цифры.
3. Однозначными номерами от 1 до 9 обозначаются маршруты Азиатских автомобильных дорог, большей частью пересекающие более одного субрегиона.
4. Двухзначные и трехзначные номера отводятся для обозначения маршрутов внутри субрегионов, в том числе маршрутов, соединяющих их с соседним субрегионом, и шоссейных маршрутов внутри государств-членов, как показано ниже:
 - а) номерами 10–29 и 100–299 обозначаются маршруты в субрегионе Юго-Восточной Азии, включая Бруней-Даруссалам, Вьетнам, Камбоджу, Индонезию, Лаосскую Народно-Демократическую Республику, Малайзию, Мьянму, Сингапур, Таиланд и Филиппины;
 - б) номерами 30–39 и 300–399 обозначаются маршруты в субрегионе Восточной и Северо-Восточной Азии, включая Китай, Корейскую Народно-Демократическую Республику, Монголию, Республику Корея, Российскую Федерацию (Дальний Восток)¹ и Японию;
 - в) номерами 40–59 и 400–599 обозначаются маршруты в субрегионе Южной и Юго-Западной Азии², включая Бангладеш, Бутан, Индию, Непал, Пакистан и Шри-Ланку.
 - г) номерами 60–89 и 600–899 обозначаются маршруты в Северной, Центральной и Юго-Западной Азии, включая Афганистан, Армению, Азербайджан, Грузию, Исламскую Республику Иран, Казахстан, Кыргызстан, Российскую Федерацию¹, Таджикистан, Туркменистан, Турцию и Узбекистан.

¹ Российская Федерация для целей нумерации маршрутов включается в два субрегиона, ввиду ее географической протяженности.

ПЕРЕЧЕНЬ МАРШРУТОВ АЗИАТСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

**Маршруты Азиатских автомобильных дорог, пересекающие
более одного субрегиона**

<i>Номер маршрута АШД</i>	<i>Маршрут</i>
АН1	Токио – Фукуока – паром – Пусан – Кьёнгджу – Тэгу – Тэджон – Сеул – Мусан – Гэсон – Пхеньян – Синуйджу – Дадонг – <u>Шеньян</u> – <u>Пекин</u> – Шицзячжуан – Чженчжоу – Синьян-Ухань – Чаньша – Сянтань – <u>Гуанчжоу</u> – (– Шеньчжень) – <u>Наньнин</u> – Юигуань – Хунги – Донгданг – Ханой – Винь – Донгха – Хюэ – Дананг – Хойан – Нятранг – Бьенхоа – (Вунгтау) – Хошимин – Мокбай – Бавет – Пномпень – Пойпет – Араньяпратет – Кабинбури – Хинконг – Бангпаин (– Бангкок) – Накхонсаван – Так – Мэсот – Мьявади – Паяджи (– Янгон) – Мейктила – Мандалай – Таму – Морех – Импхал – Кохима – Димапур – Нагаон – Джорабад (– Гувахати) – Шиллонг – Дауки – Тамабил – Силхет – Качпур – Дакка – Джессур – Бенапол – Бангаон – Колката – Бархи – Канпур – Агра – Дели – Аттари – Уага – Лахор – Равалпинди (– Исламабад) – Хассан-Абдал – Пешавар – Торхам – Кабул – Кандагар – Диларам – Герат – Исламкаала – Докхарун – Месхед – Сабзевар – Дамган – Семнан – Тегеран – Казвин – Табриз – Эйвогли – Базарган – Гурбулак – Догубаязит – Аскале – Рефахие – Сивас – Анкара – Гереде – Стамбул – Капикуле – граница Болгарии
АН2	Денпасар – Сурабайя – Суракарта – Семаранг – Чикампек (– Бандунг) – Джакарта (– Мерак) – паром – Сингапур – Синай-Утара – Серембан – Куала-Лумпур – Баттеруэрт – Букит Кайю Хитам – Садао – Хатъяй – Бангкок – Бангпаин – Накхонсаван Так – Чианграй – Месай – Тачилек – Кьяингтонг – Мейктила – Мандалай – Таму – Морех – Импхал – Кохима – Димапур – Нагаон – Джорабад (– Гувахати) – Шиллонг – Даоки – Тамабил – Силхет – Качпур – Дакка – Хатикамрул – Банглабандха – Силигури – Какарбхитта – Патхлайя – Нараянгхат – Кохалпур – Махендранагар – Брамхадев Манди – Банбаса – Рампур – Дели – Аттари – Уага – Лахор – Мултан – Рори – Кетта – Тафтан – Мирджавех – Захедан – Керман – Анар – Язд – Салафчеган – Тегеран – Савех – Хамадан – Хосреви
АН3	Улан-Удэ – Кяхта – Алтанбулаг – Дархан – Улан-Батор – Налайха – Чойр – Сайн-шанд – Замин-Уд-Эранхот – Пекин – Тангу

	Шанхай – Ханчжоу – Наньчан – Сянтань – Гуйян – Куньмин – Цзинхун (– Далуо – Монгла – Кьяинтонг) – Мохан – Ботен – Натый – Хуайсай – Чиангхонг – Чианграй
АН4	Новосибирск – Барнаул – Ташанта – Уланбайшинт – Ховд – Ярантай Урумчи – Каши-Хонкираф – Хунджераб – Хассан-Абдал – Равалпинди (– Исламабад) – Лахор – Мултан – Рори – Хайдарабад – Карачи
АН5	<u>Шанхай – Наньцзин – Синьян – Сиань – Ланьчжоу – Тулфань – Урумчи –</u> Куитунь – Джинге – Хоргос – Алматы – Каскелен – Кордай – Георгиевка – Бишкек – Карабалта – Чалдовар – Мерке – Шымкент – Жибек-Жолы – Чернявка – Ташкент – Сырдарья – Самарканд – Навои – Бухара – Алят – Фарап – Туркменабат – Мары – Тэджен – Ашгабат – Сердар – Туркменбаши – паром – Баку – Алат – Гази-Маммед – Ганджа – Казах – Красный мост – Тбилиси – Мцхета – Хашури – Сенаки – Потти (– паром до Болгарии, Румынии, Украины) – Батуми (– паром до Болгарии, Румынии, Украины) – Сарпи – Сарп – Трабзон – Самсун – Мерзифон – Гереде – Стамбул – Капикуле – граница Болгарии
АН6	Пусан – Кьёнгджу – Кангунг – Кансон – Косон – Вонсан (– Пхеньян) – Чончжин – Сонбон – Кхасан – Хасан – Раздольное – (– Владивосток – Находка) – Уссурийск – Пограничный – Суйфэньхэ – <u>Харбин – Цицихар – Маньчжоули</u> – Забайкальск – Чита – Улан-Удэ – Иркутск – Красноярск – Новосибирск – Омск – Исилькуль – Карагуга – Петропавловск – Чистое – Петухово – Челябинск – Уфа – Самара – Москва – Красное – граница Белоруссии
АН7	Екатеринбург – Челябинск – Тройск – Каэрак – Костанай – Астана – Караганда – Бурубайтал – Мерке – Чалдовор – Кара-Балта – Ош – Андижан – Ташкент – Сырдарья – Хаваст – Худжанд – Душанбе – Нижний Пандж – Ширхан – Полехумри – Джебул-Саредж – Кабул – Кандагар – Спинболдак – Чаман – Кетта – Калат – Карачи
АН8	Граница Финляндии – Торпиновка – Выборг – Санкт-Петербург – Москва – Тамбов – Борисоглебск – Волгоград – Астрахань – Хасавюрт – Махачкала – Казмаларский – Самур – Сумгаит – Баку – Алят – Биласувар – Астара – Рашт – Казвин – Тегеран – Савех – Ахваз – Бандер-Эмам

Маршруты Азиатских автомобильных дорог внутри субрегионов, включая маршруты, соединяющие их с соседними субрегионами, и маршруты Азиатских автомобильных дорог, проходящие по государствам-членам

Юго-Восточная Азия	
АН11	Вьентьян – Банлао – Тхакхэк – Сено – Пакса – Веангкхам – Транпэангреал – Стынгтраенг – Кратя – Пномпень – Сиануквиль
АН12	Натый – Удомсай – Пакмонг – Луангпрабанг – Вьентьян – Тханаленг – Нонгкхай – Удонтхани – Кхонкэн – Накхонрачасима – Хинконг
АН13	Удомсай – Муангнгын – Хуайкон – Уттарадит – Пхитсанулок – Накхонсаван
АН14	Хайфон – Ханой – Вьетри – Лаокай – Хекоу – Куньмин – Руили – Мусэ – Лашио – Мандалай
АН15	Винь – Каотрео – Кеонья – Банлао – Тхакхэк – Накхонпханом – Удонтхани
АН16	Донгха – Лаобао – Денсавань – Сено – Саваннакхет – Мукхдахан – Кхонкэн – Пхитсанулок – Так
АН18	Хатъяй – Сунгайколок – Рантау-Панджанг – Кота-Бару – Куантан – Джохор-Бару – плотина Джохор-Бару
АН19	Накхонратчасима – Кабинбури – Лэмчабанг – Чонбури – Бангкок
АН25	Банда Ачех – Медан – Тебинтингги – Думай – Пеканбару – Джамби – Палембанг – Танджунг-Каранг – Бакаухени – паром – Мерак
АН26	Лаоаг – Манила – Легаспи – Матног – паром – Аллен – Таклобан (– Ормок – (– паром) – Себу) – Лилоан – паром – Суригао – Давао (– Кагаян де Оро) – Хенераль-Сантос – Замбоанга

Восточная и Северо-Восточная Азия	
АН30	Уссурийск – Хабаровск – Белогорск – Чита
АН31	Белогорск – Благовещенск – <u>Хейхэ</u> – Харбин – Чанчунь – <u>Шеньян</u> – <u>Далянь</u>

АН32	Сонбонг – Вонджонг – Цюаньхэ – Хуньчунь – Чанчунь – Аршан – Нумруг – Сумбер – Чойбалсан – Ондорхан – Налайха – Улан-Батор – Улястай – Ховд
АН33	<u>Харбин – Тунцзян</u>
АН34	<u>Ляньюньган- Чженчжоу – Сиань</u>

Южная Азия	
АН41	Граница Мьянмы – Текнаф – Кокс-Базар – Читтагонг – Качпур – Дакка – Хатикамул – Джессур – Монгла
АН42	<u>Ланьчжоу – Синин – Голмуд – Лхаса – Чжанму – Кодари – Катманду – Нараянгхат – Патхлайя – Биргандж – Раксаул – Пипракотхи – Музаффарпур – Барауни – Бархи</u>
АН43	Агра – Гвалиор – Нагпур – Хайдарабад – Бангалор – Кришнагири – Мадурай – Дханушкоди – паром – Талайманнар – Дамбулла – Курунегала (– Канды) – Коломбо – Матара
АН44	Бласор – Бхубанесвар –Тринкомали – Дамбулла
АН45	Колката – Харагпур – Висакхапатнам – Виджаявада – Ченнай – Кришнагири – Бангалор
АН46	Харагпур – Нагпур – Дхуле
АН47	Гвалиор – Дхуле – Тхане (– Мумбай) – Бангалор
АН48	Пхуэнтшолинг – граница Индии
АН51	Пешавар – Дера Исмаил Хан – Кетта

Северная, Центральная Юго-Западная Азия	
АН60	Омск – Черлак – Прииртышское – Павлодар – Семипалатинск – Таскескен – Учарал – Алматы – Каскелен – Бурубайтал
АН61	Каши – Туругарт – Тороугарт – Нарын – Бишкек – Георгиевка – Кордай – Мерке – Чимкент – Кызыл-Орда – Аральск – Карабутак – Актюбинск –

	Уральск – Каменка – Озимки – Саратов – Борисоглебск – Воронеж – Курск – Крупец – граница Украины
АН62	Петропавловск – Аркалык – Джекказган – Кызыл-Орда – Чимкент – Жибек-Жолы – Чернявка – Ташкент – Сырдарья – Самарканд – Гузар – Термез – Хайратан – Мазари-Шариф
АН63	Самара – Курлин – Погодаево – Уральск – Атырау – Бейнеу – Оазис – Нукус – Бухара – Гузар
АН64	Барнаул – Веселоярский – Красный Аул – Семипалатинск – Павлодар – Шидерты – Астана – Кокчетав – Петропавловск
АН65	Каши – Аркакстан – Иркештам – Сарыташ (– Ош) – Карамык – Вахдат – Душанбе – Турсунзаде – Узун – Термез
АН66	Граница Китая – перевал Кульма – Хоруг – Кулоб – Вахдат – Душанбе
АН67	Куйтан – Бакету – Бахты – Таскескен – Семипалатинск – Павлодар – Шидерты – Караганда – Джекказган
АН68	Цзинхэ – Алатавшанкоу – Достык – Учарал
АН70	Граница Украины – Донецк – Волгоград – Астрахань – Котляевка – Атырау – Бейнеу – Жатыбай (– Актау) – Бекдаш – Туркменбаши – Сердар – Гудуролум – Инче-Бороун – Горган – Сари – Семнан – Дамгхан – Язд – Анар – Бендер-Аббас
АН71	Диларам – Заранг – Милак – Забол – Даштак
АН72	Тегеран – Ком – Эсфахан – Шираз – Бушер
АН75	Теджен – Сарахс – Саракхс – Мешхед – Бирджанд – Нехбандан – Даштак – Захедан – Чабахар
АН76	Полехумри – Мазари-Шариф – Герат
АН77	Джебельсардж – Бамьян – Герат – Тургунди – Серкетабат – Мары
АН78	Ашгабат – перевал Човдан – Баджгиран – Кучам – Шабзевар – Керман
АН81	Ларси – Мцхета – Тбилиси – Садахло – Баграташен – Ванаджор – Аштарак – Ереван – Эрасх – Садарак –(граница Турции) Нахичевань – Джульфа (– Джольфа) – Ордубад – Агарак – Мегри Агбанд – Горадиз – Газимаммед – Алят – Баку – паром – Актау

АН82	Граница Российской Федерации – Леселидзе – Сухуми – Сенаки – Хашури – Ахалцихе (– Вале) – Жданов – Бавра – Гумри (– Акурик) – Аштарак – Ереван – Эрасх – Горис – Капан – Мегри – Агарак – Нурдуз – Джольфа – Ивзюглу
АН83	Казах – Узунтала – Паравакар – Ереван
АН84	Догубаязит – Диярбакир – Газянтеп – Топраккале (– Искендерон) – Адана – Ичель
АН85	Рефахие – Амася – Мерзифон
АН86	Аскале – Байбурт – Трабзон
АН87	Анкара – Афьон – Узак – Измир

Примечания: Маршруты, указанные в скобках, означают ответвление от места, стоящего непосредственно перед скобками.

Подчеркнутые участки означают потенциальные маршруты Азиатских автомобильных дорог.

Слово «паром» не следует толковать, как налагающее какие бы то ни было обязательства на Стороны.

Приложение II

КЛАССИФИКАЦИЯ И НОРМЫ ПРОЕКТИРОВАНИЯ СЕТИ АЗИАТСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Классификация и нормы проектирования Азиатских автомобильных дорог составляют минимум стандартов и рекомендаций в отношении строительства, модернизации и содержания маршрутов Азиатских автомобильных дорог. Стороны предпринимают все усилия для соблюдения настоящих положений как при строительстве новых дорог, так и при повышении классности и модернизации уже существующих. Эти стандарты не применяются по отношению к застроенной территории.¹

II. КЛАССИФИКАЦИЯ МАРШРУТОВ АЗИАТСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

Классификация Азиатских автомобильных дорог представлена в таблице 1.

Таблица 1. Классификация Азиатских автомобильных дорог

<i>Класс</i>	<i>Описание</i>	<i>Дорожное покрытие</i>
Автомагистраль	Автомобильная дорога с контролируемым въездом	Асфальтобетон или цементобетон
Класс I	Четыре и больше полос	Асфальтобетон или цементобетон
Класс II	Две полосы	Асфальтобетон или цементобетон
Класс III	Две полосы	Покрытие с двойной обработкой битумом

«Автомагистраль» в классификации относится к автомобильным дорогам с контролируемым въездом. Автомобильные дороги с контролируемым въездом предназначены исключительно для автомобилей. Автомобильные дороги с контролируемым въездом доступны для въезда только через развязки на разных уровнях. Пользование автомобильной дорогой с контролируемым въездом запрещено для мопедов, велосипедов и пешеходов в целях обеспечения безопасности движения и высокой скорости передвижения автомобилей. Для автомобильных дорог с

¹ Сторона обозначает застроенные территории в соответствии со своими требованиями.

контролируемым въездом не проектируются пересечения на одном уровне, а проезжая часть разделяется средней полосой.

«Класс III» используется только при ограниченном объеме средств для финансирования строительства и/или при ограниченной полосе отвода для прокладки дороги. В будущем в возможно кратчайшие сроки следует усовершенствовать дорожное покрытие и сделать его асфальтобетонным или цементобетонным. Ввиду того, что Класс III также считается минимальным желательным стандартом, следует поощрять работу по модернизации любых участков дороги, находящихся ниже класса III, чтобы они соответствовали стандартам этого класса.

III. НОРМЫ ПРОЕКТИРОВАНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ВХОДЯЩИХ В СЕТЬ АЗИАТСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

1. Классификация местности

Классификация местности приведена в таблице 2.

Таблица 2. Классификация местности

<i>Классификация местности</i>	<i>Продольный уклон</i>
Равнинный рельеф (Р)	0–10 процентов
Холмистый рельеф (Х)	Свыше 10–25 процентов
Гористый рельеф (Г)	Свыше 25–60 процентов
Горный рельеф (К)	Свыше 60 процентов

2. Расчетная скорость

Расчетные скорости определяются следующими значениями: 120, 100, 80, 60, 50, 40 и 30 км в час. Взаимосвязь между расчетной скоростью, классификацией автомобильных дорог и классификацией местности приведены в таблице 3. Расчетная скорость в 120 км в час применима только для автомагистрали (автомобильной дороги с контролируемым въездом, разделительной полосой и перекрестками на разных уровнях).

Таблица 3. Зависимость между расчетной скоростью, классификацией автомобильных дорог и местностью

<i>Местность</i>	<i>Автомагистраль</i>	<i>(Единица измерения км/час)</i>		
		<i>Класс I</i>	<i>Класс II</i>	<i>Класс III</i>
Равнинный рельеф (Р)	120	100	80	60
Холмистый рельеф (Х)	100	80	60	50
Гористый рельеф (Г)	80	50	50	40
Горный рельеф (К)	60	50	40	30

3. Поперечный профиль

В таблице 4 указаны параметры ширины полосы отвода, ширины полосы движения, ширины обочины, ширины разделительной полосы, уклона дорожного покрытия и уклона обочины по каждому классу дорог.

Настоятельно рекомендуется, чтобы движение пешеходов, велосипедов и гужевых повозок было отделено от движения автомобилей путем строительства, где это необходимо, специальных проездов и/или тротуаров на тех участках, где беспрепятственному движению автомобилей мешает такое движение.

Таблица 4. Нормы проектирования автомобильных дорог сети Азиатских автомобильных дорог

Классификация шоссейных дорог		Автомагистраль (4 и больше полос)				Класс I (4 и больше полос)				Класс II (2 полосы)				Класс III (2 полосы)			
Классификация местности		Р	Х	Г	К	Р	Х	Г	К	Р	Х	Г	К	Р	Х	Г	К
Расчетная скорость (км/час)		120	100	80	60	100	80	50		80	60	50	40	60	50	40	30
Ширина (м)	Полосы отвода	(50)				(40)				(40)				(30)			
	Полосы проезжей части	3,50				3,50				3,50				3,00 (3,25)			
	Обочины	3,00		2,50		3,00		2,50		2,50		2,00		1,5 (2,0)		0,75 (1,5)	
	Разделительной полосы	4,00		3,00		3,00		2,50									
Минимальный радиус кривой в плане трассы дороги (м)		520	350	210	115	350	210	80		210	115	80	50	115	80	50	30
Уклон дорожного покрытия (%)		2				2				2				2-5			
Уклон обочины (%)		3-6				3-6				3-6				3-6			
Вид дорожного покрытия		Асфальтобетон/ Цементобетон				Асфальтобетон/ цементобетон				Асфальтобетон/ цементобетон				Двойная битумная обработка			
Максимальный уклон виража (%)		10				10				10				10			
Максимальный вертикальный уклон (%)		4	5	6	7	4	5	6	7	4	5	6	7	4	5	6	7
Расчетная нагрузка (минимум)		HS20-44				HS20-44				HS20-44				HS20-44			

Примечания: Цифры в скобках указывают рекомендуемые параметры.

Минимальный радиус кривой в плане дороги определяется в совокупности с ее виражом.

Рекомендуемая ширина разделительной полосы может быть уменьшена при наличии надлежащего защитного ограждения.

Стороны применяют свои национальные нормы при строительстве таких сооружений, как мосты, эстакады и тоннели.

4. План трассы

Дорога в плане должна соответствовать топографическим особенностям местности, через которую она проходит. Минимальные радиусы кривых в плане следует применять только по необходимости и в совокупности с переходными кривыми. При любой возможности следует избегать сопряженных кривых в плане. В таблице 5 указаны минимальные радиусы кривых в плане по каждому классу шоссейных дорог.

Таблица 5. Минимальные радиусы кривых в плане трассы дороги

<i>Местность</i>	<i>Автомагистраль</i>	<i>(Единица измерения: м)</i>		
		<i>Класс I</i>	<i>Класс II</i>	<i>Класс III</i>
Равнинный рельеф (Р)	520 (1000)	350 (600)	210	115
Холмистый рельеф (Х)	350 (600)	210 (350)	115	80
Гористый рельеф (Г)	210 (350)	80 (110)	80	50
Горный рельеф (К)	115 (160)	80 (110)	50	30

Примечание: Цифры в скобках представляют рекомендуемые значения.

Минимальные радиусы кривых в плане рекомендуется ограничивать только исключительными случаями, а в остальных случаях следует применять радиусы кривых превышающие соответствующие минимальные радиусы на 50–100 процентов.

При проектировании кривых в плане в условиях гористого и горного рельефа рекомендуется рассматривать их в сочетании с продольным профилем и расстоянием между кривыми.

Переходные кривые следует проектировать для соединения кривых с радиусами меньше параметров, указанных в таблице 6. В случаях, когда их радиусы в два раза превышают параметры, указанные в таблице 6 рекомендуется также проектировать переходные кривые

Таблица 6. Радиусы, требующие проектирования переходных кривых

<i>Местность</i>	<i>Автомагистраль</i>	<i>(Единица измерения: м)</i>		
		<i>Класс I</i>	<i>Класс II</i>	<i>Класс III</i>
Равнинный рельеф (Р)	2 100	1 500	900	500
Холмистый рельеф (Х)	1 500	900	500	350
Гористый рельеф (Г)	900	500	350	250
Горный рельеф (К)	500	500	250	130

В отношении минимальной длины переходной кривой рекомендуется применять параметры, указанные в таблице 7.

Таблица 7. Минимальная длина переходной кривой

<i>Местность</i>	<i>Автомагистраль</i>	<i>(Единица измерения: м)</i>		
		<i>Класс I</i>	<i>Класс II</i>	<i>Класс III</i>
Равнинный рельеф (Р)	100	85	70	50
Холмистый рельеф (Х)	85	70	50	40
Гористый рельеф (Г)	70	50	40	35
Горный рельеф (К)	50	50	35	25

Максимальный уклон виража должен быть равен 10 процентам для всех видов местности.

5. Продольный профиль

Продольный профиль дороги в холмистой местности должен быть как можно более плавным с учетом экономической целесообразности устройства насыпей и выемок при спрямлении рельефа местности. При выборе максимально-допустимой величины продольного уклона дороги рекомендуется учитывать, что её дальнейшая модернизация может привести к потере первоначальных инвестиций.

Параметры максимального уклона, указанные в таблице 8, используются для всех классов шоссейных дорог.

Таблица 8. Максимальный вертикальный уклон

<i>Классификация местности</i>	<i>Максимальный вертикальный уклон</i>
Равнинный рельеф (Р)	4 процента
Холмистый рельеф (Х)	5 процентов
Гористый рельеф (Г)	6 процентов
Горный рельеф (К)	7 процентов

В тех случаях, когда протяженность участков подъема превышает значения, указанные в таблице 9, рекомендуется строить при интенсивном грузовом движении дополнительные полосы движения на подъемах.

Необходимая длина наклонного участка при которой рекомендуется устройство дополнительной полосы движения на подъеме для автомагистралей и дорог I класса представлена в таблице 9.

Таблица 9. Наибольшая протяженность подъема при различном продольном уклоне

<i>Классификация местности</i>	<i>Автомагистраль</i>	<i>Класс I</i>
Равнинный рельеф (Р)	3 процента — 800 м	3 процента — 900 м
	4 процента — 500 м	4 процента — 700 м
Холмистый рельеф (Х)	4 процента — 700 м	4 процента — 800 м
	5 процентов — 500 м	5 процентов — 600 м
Гористый рельеф (Г)	5 процентов — 600 м	5 процентов — 700 м
	6 процентов — 500 м	6 процента — 500 м
Горный рельеф (К)	6 процентов — 500 м	6 процентов — 500 м
	7 процентов — 400 м	7 процентов — 400 м

6. Дорожное покрытие

Проезжая часть дорог должна иметь цементобетонное или асфальтобетонное покрытие. Вместе с тем, дороги III класса могут иметь щебёночное покрытие с двойной обработкой битумом.

Покрытие на многих участках сети Азиатских автомобильных дорог повреждается из-за недостаточной несущей способности. В связи с этим следует тщательно определить расчетную нагрузку на покрытие, чтобы не допустить повреждения дорожной одежды и в конечном итоге сократить расходы на содержание дороги.

Вместе с тем при проектировании дорожного покрытия следует принимать во внимание следующие факторы:

- a) нагрузка на ось;
- b) интенсивность движения
- c) качество материалов, которые будут использоваться в основании покрытия и в земляном полотне (поскольку качество строительных материалов различается по странам, инструкция по расчету дорожных покрытий не была включена в нормы проектирования сети Азиатских автомобильных дорог.

7. Расчетная нагрузка

Проектные нагрузки (максимальные осевые нагрузки) должны назначаться с учетом роста тяжелых транспортных средств и особенно транспортных средств для перевозки контейнеров. Для того чтобы предупредить преждевременное повреждение дорог и сократить расходы на их содержание, сеть Азиатских автомобильных дорог, как сеть международных автомобильных дорог, должна иметь высокую несущую способность дорожных одежд.

Для проектирования сооружений в качестве минимальной нагрузки следует применять минимальную нагрузку HS 20-44, что является международным стандартом, соответствующим нагрузке, создаваемой прицепом при полной загрузке.

8. Подмостовой габарит

Минимальный подмостовой габарит должен составлять 4,5 м, что является требованием для безопасной провозки контейнеров международного стандарта (ISO). Вместе с тем, в тех случаях, когда невозможно обеспечить достаточный подмостовой габарит из-за высокой стоимости перестройки существующих сооружений, например мостов, можно использовать прицепы с низкой посадкой.

9. Окружающая среда

При подготовке проектов строительства новых дорог должна производиться оценка воздействия на окружающую среду в соответствии с национальными нормами. Желательно также расширить это положение, предусмотрев такую оценку при реконструкции или серьезной модернизации существующих автомобильных дорог.

10. Безопасность дорожного движения

При развитии сети Азиатских автомобильных дорог Стороны уделяют всестороннее внимание вопросам безопасности дорожного движения.

Приложение III

ОПОЗНОВАНИЕ И ОБОЗНАЧЕНИЕ СЕТИ АЗИАТСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

1. Знак, используемый для опознавания и обозначения маршрутов Азиатских автомобильных дорог, имеет четырехугольную форму.
2. Этот знак состоит из букв АН, за которыми, как правило, следует номер маршрута, обозначенный арабскими цифрами.
3. Знак имеет белую или черную надпись; он может прикрепляться к другим знакам или совмещаться с ними.
4. Знак должен быть такого размера, чтобы водитель транспортного средства, движущегося на большой скорости, мог легко распознать и понять этот знак.
5. Знак, предназначенный для опознавания и обозначения маршрутов Азиатских автомобильных дорог, не исключает возможности использования знака, обозначающего дорогу согласно национальным стандартам.
6. Номера маршрутов Азиатских автомобильных дорог включаются в систему указательных знаков данного государства (или объединяются с этой системой). Знак с обозначением номеров может устанавливаться как перед каждым въездом или развязкой, так и после них.
7. В случае, если государства являются Сторонами как Межправительственного соглашения о сети Азиатских автомобильных дорог, так и Европейского соглашения о международных автомагистралях, маршруты обозначаются либо знаками маршрутов Азиатских автомобильных дорог, либо знаками Европейских международных автомагистралей, либо теми и другими знаками по усмотрению Сторон.
8. Если маршрут Азиатских автомобильных дорог переходит в другой маршрут или пересекает другой маршрут Азиатских автомобильных дорог, то рекомендуется указывать соответствующие номера маршрутов Азиатских автомобильных дорог перед таким въездом или развязкой.