

Список

участников 21-го заседания подкомитета по инфраструктуре и логистике Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре

РЕСПУБЛИКА АРМЕНИЯ

1. Чахалян Вардуи Ашотовна - старший специалист отдела политики автомобильного транспорта Департамента политики автомобильного транспорта, лицензирования и разрешений Министерства территориального управления и инфраструктур
2. Амирханян Лусине Самвеловна - главный специалист отдела политики воздушного и водного транспорта Департамента политики железнодорожного, водного и воздушного транспорта Министерства территориального управления и инфраструктур

РЕСПУБЛИКА БЕЛАРУСЬ

3. Леончик Сергей Александрович - начальник управления развития автомобильных дорог главного управления автомобильных дорог Министерства транспорта и коммуникаций (МТК)
4. Батура Галина Валерьяновна - главный специалист отдела транспортной политики и логистики Ассоциации «БАМАП»
5. Борцов Олег Васильевич - помощник директора ООО «Бремино групп» по вопросам сотрудничества в Российской Федерации
6. Гутник Елена Анатольевна - начальник управления технологического обеспечения и логистики РУП «Белпочта»
7. Горбель Николай Васильевич - Председатель Ассоциации «БАМЭ»
8. Дубко Денис Валерьевич - заместитель директора по развитию РУП «Белдорсвязь»
9. Духовская Ирина Николаевна - консультант отдела почтовой связи Министерства связи и информатизации
10. Евсей Василий Константинович - консультант отдела программ развития управления стратегического развития и международного сотрудничества МТК
11. Михайловский Игорь Анатольевич - директор республиканского унитарного предприятия «Центр цифрового развития»
12. Просвилов Виталий Викторович - заместитель начальника управления международной деятельности Министерства связи и информатизации
13. Крючкова Наталья Андреевна - консультант управления стратегического развития Министерства связи и информатизации

РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

14. Жармуханов Аслан Дастанович - главный эксперт Управления межотраслевой координации Департамента транспортной политики и инфраструктуры Министерства промышленности и инфраструктурного развития (МИИР)
15. Адамова Раиса Касымовна - Президент Ассоциации предпринимателей морской промышленности (АСиПМИ)
16. Асылханова Алия Карабиденовна - главный менеджер Департамента системных проектов филиала АО «НК «КТЖ» - «Дирекция автоматизации и цифровизации»
17. Азмаганбетова Балнур Рамазановна - руководитель управления развития транспортной логистики Департамента транспортной политики и инфраструктуры МИИР

- | | |
|--|--|
| 18. Баймагамбетов
Ербол Сураганович | - менеджер отдела МАП Союза международных
автомобильных перевозчиков |
| 19. Бекмагамбетов
Мурат Маратович | - главный аналитик ТОО «DAR RAIL» |
| 20. Ерубает
Айдар Жаканович | - главный менеджер по транспорту ОЮЛ СРО «Ассоциация
казахстанских грузовых железнодорожных перевозчиков» |
| 21. Жунусов
Райымбек Серикович | - заместитель директора Департамента экономической
интеграции НПП РК «Атамекен» |
| 22. Жуматаев
Гамир Габдуллович | - заместитель директора Департамента логистики и
перевозок НПП РК «Атамекен» |
| 23. Жумабаева
Инесса Булатовна | - заместитель директора Департамента логистики и
перевозок НПП РК «Атамекен» |
| 24. Клышпаев
Ерлан | - главный эксперт управления цифровизации на транспорте
Комитета транспорта МИИР |
| 25. Кусаинов
Кыдырбек Каримжанович | - архитектор решений направления «Стратегия и развития
информационных технологий» АО «Транстелеком» |
| 26. Матюк
Максим Васильевич | - директор по развитию бизнеса и обеспечению ТОО «DAR
RAIL» |
| 27. Олжабаева
Гульмира Каликановна | - главный менеджер Департамента маркетинга и
транзитной политики АО «НК «КТЖ» |
| 28. Омаров
Кайрат Нурмагамбетович | - эксперт Департамента логистики и перевозок НПП РК
«Атамекен» |
| 29. Омиржанова
Жазира Калиаскаровна | - главный менеджер Департамента технологических систем
перевозочного процесса филиала АО «НК «КТЖ» -
«Дирекция автоматизации и цифровизации» |
| 30. Оспанов
Талгат Муратбекулы | - эксперт Департамента логистики и перевозок НПП РК
«Атамекен» |
| 31. Садыков
Марат Адильханович | - бизнес-партнер «Услуги и решения для железнодорожной
отрасли» АО «Транстелеком» |
| 32. Смирнова
Лариса Иосифовна | - директор филиала ТОО «DAR RAIL» |
| 33. Толеген
Мухтар Ерсултанулы | - исполнительный директор по транспортной логистике
Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» |
| 34. Юдин
Николай Васильевич | - заместитель Генерального директора Ассоциации
предпринимателей морского транспорта |

КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА

- | | |
|---|---|
| 35. Акбар
уулу Данияр | - ведущий специалист Управления автомобильного и
железнодорожного транспорта Министерство транспорта
и коммуникаций (МТК) |
| 36. Алымбеков
Айбек Абдыгулович | - главный специалист отдела международных перевозок
Департамента наземного и водного транспорта при МТК |
| 37. Басылбекова
Наргиза Таласбековна | - главный специалист Управления финансов,
бухгалтерского учета и отчетности МТК |
| 38. Бейшеев
Канат Дуйшонбекович | - главный специалист Управления автомобильных дорог
МТК |
| 39. Асанкулов
Жылдызбек
Абылказымович | - Заместитель начальника филиала по информационно
—вычислительному обеспечению ГП «НК «Кыргыз темир
жолу» при МТК |
| 40. Озбекова
Айзада Мелисовна | - Заведующая отделом ГЧП и цифровизации МТК |
| 41. Доскожаев
Руслан Сейтказыевич | - Начальник отдела реализации проектов ГП «НК «Кыргыз
темир жолу» при МТК |
| 42. Рысмендеев
Бекжан Базарбаевич | - Начальник отдела реализации проектирования ГП «НК
«Кыргыз темир жолу» при МТК |

- | | |
|-------------------------------------|---|
| 43. Расулова
Асель Замирбековна | - ведущий специалист отдела внешних связей интеграции МТК |
| 44. Тороева
Чинара Турсунбековна | - главный специалист отдела ГЧП и цифровизации МТК |

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

- | | |
|---------------------------------------|---|
| 45. Томчук
Лия Карлосовна | - заместитель директора Департамента - начальник отдела межправительственных комиссий и стран СНГ Департамента международного сотрудничества Минтранса России |
| 46. Епифанова
Надежда Васильевна | - советник Департамента международного сотрудничества Минтранса |
| 47. Артеменко
Алексей Евгеньевич | - руководитель направления по железнодорожным перевозкам ПАО «ДВМП» |
| 48. Александров
Игорь Владимирович | - заместитель начальника технической службы - начальник отдела Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД» |
| 49. Аверин
Александр Алексеевич | - главный специалист отдела Департамента зарубежных проектов и международного сотрудничества ОАО «РЖД» |
| 50. Вакуленко
Сергей Петрович | - директор Института управления и цифровых технологий РУТ (МИИТ) |
| 51. Дубенко
Полина Игоревна | - директор по проектной деятельности ПАО «ДВМП» |
| 52. Калитвенцев
Андрей Юрьевич | - заместитель начальника отдела международных транспортных коридоров и экспорта транспортных услуг Минтранса России |
| 53. Кириллова
Алевтина Григорьевна | - руководитель Проектного Офиса АО «РЖД Логистика» |
| 54. Киселев
Евгений Валериевич | - начальник отдела цифровой транспортной логистики и интеллектуальных транспортных систем Минтранса России |
| 55. Коршунова
Лариса Павловна | - директор по взаимодействию с органами государственной власти АО «ОТЛК ЕРА» |
| 56. Куразов
Анархан Куретаевич | - технический руководитель проектов ПАО «ДВМП» |
| 57. Кузнецов
Владимир Анатольевич | - начальник отдела проектных работ Департамента капитального строительства ОАО «РЖД» |
| 58. Некрасов
Алесь Германович | - профессор кафедры «Логистические транспортные системы и технологии» РУТ (МИИТ) |
| 59. Панов
Андрей Валерьевич | - ведущий специалист по международному сотрудничеству и взаимодействию с органами государственной власти ПАО «ДВМП» |
| 60. Петров
Юрий Борисович | - советник по международному сотрудничеству АНО «ДМТК» |
| 61. Петрикова
Татьяна Алексеевна | - технолог сектора международного сотрудничества и взаимодействия с ФОИВ ПКTB-ЦЦТ Департамента информатизации ОАО «РЖД» |
| 62. Поляков
Евгений Александрович | - руководитель департамента логистики и международных связей международных транспортных коридоров АНО «ДМТК» |
| 63. Романов
Алексей Юрьевич | - руководитель направления Управления по взаимодействию с органами государственной власти ПАО «ПГК» |

- | | | |
|---------------------------------------|---|--|
| 64. Рябцева
Екатерина Георгиевна | - | заместитель начальника отдела Департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Минтранса России |
| 65. Санковский
Игорь Святославович | - | заместитель исполнительного директора СОЖТа |
| 66. Сеницына
Анна Сергеевна | - | доцент кафедры «Логистические транспортные системы и технологии» РУТ (МИИТ) |
| 67. Селютин
Михаил Иванович | - | директор по развитию бизнеса и анализу рисков АО «ОТЛК ЕРА» |
| 68. Сергеева
Ирина Львовна | - | начальник сектора Департамента информатизации ОАО «РЖД» |
| 69. Старыгин
Игорь Иванович | - | генеральный директор Ассоциации «РАДОР» |
| 70. Стуров
Сергей Васильевич | - | заместитель начальника управления по взаимодействию с органами государственной власти ООО «УК «НТС» |
| 71. Суменев
Сергей Александрович | - | начальник отдела маркетинга и логистики терминально-складской деятельности ОАО «РЖД» |
| 72. Сысоенко
Светлана Николаевна | - | ведущий юрист ООО «Трансойл» |
| 73. Тихомиров
Андрей Александрович | - | заведующий отделением АО «ИЭРТ» |
| 74. Тришина
Светлана Анатольевна | - | директор департамента по мониторингу и правовой поддержке ООО «Трансойл» |
| 75. Филатов
Андрей Васильевич | - | начальник отдела Департамента зарубежных проектов и международного сотрудничества ОАО «РЖД» |

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ

- | | | |
|------------------------------------|---|---|
| 76. Васильев
Геннадий | - | начальник отдела по работе с институтами партнерами Евразийского фонда стабилизации и развития (ЕФСР) |
| 77. Лебедев
Виктор Юрьевич | - | руководитель Дирекции стратегических проектов Евразийского банка развития (ЕАБР) |
| 78. Мишанин
Вадим Владимирович | - | директор Дирекции стратегических проектов ЕАБР |
| 79. Огрызов
Александр Андреевич | - | консультант департамента экономического сотрудничества Исполнительного комитета СНГ |
| 80. Пасеко
Сергей Иванович | - | исполнительный директор, Дирекция по транспорту и инфраструктуре ЕАБР |
| 81. Погосян
Армен | - | директор Проектной группы по инвестиционным кредитам ЕФСР |
| 82. Якунин
Владимир Николаевич | - | руководитель Департамента поддержки проектной деятельности ЕАБР |

ЕЭК

- | | | |
|---------------------------------------|---|--|
| 83. Тутунджян
Айк Арменович | - | заместитель директора Департамента транспорта и инфраструктуры (ДТИ) |
| 84. Алимова
Мария Руслановна | - | консультант отдела адвокати́рования предпринимательства Департамента развития предпринимательской деятельности |
| 85. Миршакиров
Канат Абдыгапарович | - | заместитель начальника отдела инфраструктуры ДТИ |
| 86. Мусин
Аскар Касимжанович | - | заместитель начальника отдела инфраструктуры ДТИ |
| 87. Пименов
Глеб Васильевич | - | главный-специалист эксперт отдела инфраструктуры ДТИ |
| 88. Туралин
Айдар Ахбергенович | - | консультант отдела инфраструктуры ДТИ |

Евразийская экономическая комиссия

Доклад

О создании и развитии транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь» (включая информацию о реализации Поручения Евразийского межправительственного совета от 21 июня 2022 г. № 8)

2022 год

СОДЕРЖАНИЕ

Список сокращений и условных обозначений	2
Введение	4
1. О координации развития транспортной инфраструктуры в Евразийском экономическом союзе. О Большом Евразийском партнерстве	
2. О диверсификации международных транспортных коридоров	
3. О создании и развитии евразийских транспортных коридоров	
4. О перечне приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств – членов Евразийского экономического союза	
5. О результатах исполнения Поручения Евразийского межправительственного совета от 21 июня 2022 г. № 8	
6. О реализации проектов по строительству, реконструкции, модернизации объектов инфраструктуры в соответствии с национальными планами и стратегиями инфраструктурного развития	
6.1. Республика Армения <i>(включая информацию об «узких» местах (ограничениях) транспортной инфраструктуры)</i>	
6.2. Республика Беларусь <i>(включая информацию об «узких» местах (ограничениях) транспортной инфраструктуры)</i>	
6.3. Республика Казахстан <i>(включая информацию об «узких» местах (ограничениях) транспортной инфраструктуры)</i>	
6.4. Кыргызская Республика <i>(включая информацию об «узких» местах (ограничениях) транспортной инфраструктуры)</i>	
6.5. Российская Федерация <i>(включая информацию об «узких» местах (ограничениях) транспортной инфраструктуры)</i>	
7. О разработке предложений по сопряжению проектов, реализуемых в соответствии с национальными планами и китайской инициативой «Один пояс, Один путь»	
8. О подготовке предложений по реализации совместных проектов развития транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь»	
9. Информация о проведенной в 2022 году работе (совещания, проведенные Евразийской экономической комиссией совместно с государствами-членами, письма)	

Заключение

Приложение 1

Карта: Евразийские транспортные коридоры и маршруты и приоритетные интеграционные проекты в сфере транспорта

Приложение 2

Сводная информация государств-членов ЕАЭС по исполнению Поручения Евразийского межправительственного совета от 21 июня 2022 г. № 8

Приложение 3

Сводная информация о приоритетных интеграционных инфраструктурных проектах в сфере транспорта государств – членов Евразийского экономического союза

Приложение 4 –

Показатели качества

Приложение 5

Сводная информация о принятых актах органов Союза (включая информацию о проектах актов органов Союза)

Приложение 6

Сводная информация о проведенной в 2022 году работе (совещания, проведенные Евразийской экономической комиссией совместно с государствами-членами, письма)

Список сокращений и условных обозначений

государства-члены	- государства – члены Евразийского экономического союза
ДК ОНСТП	- План мероприятий («дорожная карта») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза на 2021-2023 годы
Комиссия, ЕЭК	- Евразийская экономическая комиссия
МТК	- международный транспортный коридор
Союз, ЕАЭС	- Евразийский экономический союз

Введение

Настоящий ежегодный доклад подготовлен во исполнение пункта 7.4.1 Стратегических направлений развития евразийской экономической интеграции до 2025 года, утвержденных Решением Высшего Евразийского экономического совета от 11 декабря 2020 г. № 12 (далее – Стратегические направления) и соответствующего пункта 7.4.1 Плана мероприятий по реализации Стратегических направлений развития евразийской экономической интеграции до 2025 года, утвержденного Распоряжением Совета Евразийской экономической комиссии от 5 апреля 2021 г. № 4 (далее – План мероприятий по реализации Стратегических направлений).

Доклад за 2022 год «О создании и развитии транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь» (далее – Доклад) подготовлен государствами-членами и Комиссией на площадке Департамента транспорта и инфраструктуры Комиссии.

Целью Доклада является систематизация и анализ информации о реализации Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года (далее – Договор о Союзе) и права Союза в части касающейся координации развития транспортной инфраструктуры, создания и развития евразийских транспортных коридоров, а также подготовка предложений по дальнейшему развитию транспортной инфраструктуры в рамках Союза.

В Доклад включены вопросы, предусмотренные пунктом 7.4.1 Стратегических направлений:

- о реализации проектов по строительству, реконструкции, модернизации объектов инфраструктуры в соответствии с национальными планами и стратегиями инфраструктурного развития;

- о разработке предложений по сопряжению проектов, реализуемых в соответствии с национальными планами и китайской инициативой «Один пояс, Один путь»;

- о подготовке предложений по реализации совместных проектов развития транспортной инфраструктуры на территориях государств-членов в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь».

Также в Доклад включены вопросы:

о проработке инициативы Президента Республики Казахстан К.К. Токаева по развитию трансконтинентальных коридоров, проходящих по территориям государств-членов (по итогам заседания Высшего Евразийского экономического совета 27 мая 2022 г.);

о исполнении Поручения Евразийского межправительственного совета от 21 июня 2022 г. № 8 (далее – Поручение ЕМПС № 8);

о проработке инициативы Председателя Правительства Российской Федерации М.В. Мишустина;

о диверсификации международных транспортных коридоров;

о Большом Евразийском партнерстве;

о перечне приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств-членов.

При подготовке Доклада использована информация уполномоченных органов государств-членов в области транспорта, аналитические материалы Комиссии, а также аналитические материалы из источников, находящихся в открытом доступе.

Справочно:

На заседании Евразийского межправительственного совета 21 июня 2022 г. рассмотрен доклад за 2021 год «О создании и развитии транспортной инфраструктуры на территориях государств-членов в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь», размещенный на официальном сайте Комиссии.

1. О координации развития транспортной инфраструктуры в Евразийском экономическом союзе

В сфере транспорта в ЕАЭС реализуется скоординированная (согласованная) транспортная политика.

Статьей 86 Договора о Союзе, в числе основных приоритетов скоординированной (согласованной) транспортной политики, направленных на развитие инфраструктуры, определены в том числе создание и развитие евразийских транспортных коридоров (подпункт 2 пункта 3), реализация и развитие транзитного потенциала в рамках Союза (подпункт 3 пункта 3), координация развития транспортной инфраструктуры (подпункт 4 пункта 3), создание логистических центров и транспортных организаций, обеспечивающих оптимизацию процессов перевозок (подпункт 5 пункта 3).

Вопросы координации развития транспортной инфраструктуры прорабатываются в рамках реализации (исполнения):

Договора о Союзе;

Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза (утв. Решением Высшего Евразийского экономического совета от 26.12.2016 № 19) (далее – Решение ВЕЭС № 19);

Стратегических направлений;

ДК ОНСТП;

Поручения Евразийского межправительственного совета от 21 июня 2022 г. № 8;

Основных ориентиров макроэкономической политики на 2022 – 2023 годы, утвержденных Решением Высшего Евразийского экономического совета от 27 мая 2022 г. № 7 (Реализация мероприятий, направленных на эффективное использование транзитного потенциала и координацию развития транспортной инфраструктуры евразийских транспортных коридоров).

Также следует отметить, что инфраструктурное развитие и реализация транзитного потенциала являются одним из направлений Основных направлений экономического развития Евразийского экономического союза (утв. Решением Высшего Евразийского экономического совета от 16.10.2015 № 28), предусматривающих до 2030 года достижение и поддержание качественного и устойчивого экономического роста государств-членов и Союза в целом за счет

реализации их конкурентных преимуществ. В документе подчеркнуто ключевое значение инфраструктуры для формирования общего (единого) рынка Союза.

Решением ВЕЭС № 19 установлено определение транспортного коридора, как совокупности маршрутов, интегрированных, в том числе в сеть международных транспортных коридоров, проходящих по территориям государств-членов и обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов в международном сообщении на направлениях их наибольшей концентрации, а также как совокупности технологических и организационно-правовых условий осуществления этих перевозок.

В рамках координации развития транспортной инфраструктуры в соответствии с Решением ВЕЭС № 19 государства-члены:

взаимно информируют о планируемых к реализации проектах по созданию или совершенствованию объектов транспортной инфраструктуры;

обеспечивают увязку планируемых к реализации кооперационных проектов по развитию объектов индустриально – инновационной инфраструктуры (промышленных кластеров, индустриальных парков и технопарков) с реализуемыми и планируемыми к реализации проектами создания объектов транспортной инфраструктуры в государствах - членах;

обеспечивают устранение «узких мест» сопредельной инфраструктуры, техническое оснащение стыковых пунктов и пунктов пропуска с учетом экономической целесообразности.

Стратегическими направлениями предусмотрены мероприятия в части создания трансконтинентальных и межгосударственных транспортных коридоров, создания и развития транспортной инфраструктуры на территориях государств-членов в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь».

Так, Планом мероприятий по реализации Стратегических направлений предусмотрены мероприятия по:

определению перечня приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов (пункт 6.1.5);

всесторонней оценке целесообразности формирования общей стратегии развития промышленности, сельского хозяйства и инфраструктуры в Союзе (пункт 6.2.7);

совместной реализации значимых инфраструктурных проектов на евразийском пространстве, созданию транспортных коридоров, в том числе трансконтинентальных и межгосударственных, увеличение пассажирских и грузовых перевозок с целью реализации транзитного и логистического потенциала Союза (пункт 6.4.2);

созданию и развитию транспортной инфраструктуры на территориях государств-членов в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс – Один путь» (пункт 7.4.1).

В 2022 году во исполнение пункта 6.2.7 Стратегических направлений государствами-членами совместно с Комиссией был подготовлен доклад «О целесообразности формирования в Евразийском экономическом союзе общей стратегии развития транспортной инфраструктуры», одобренный на 23-м заседании Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре 8 апреля 2022 г. (размещен на официальном сайте Комиссии). Согласно выводов указанного доклада «Существование «общей инфраструктуры» в сфере транспорта Договором о Союзе не предусмотрено. При этом, правом Союза определены общие стратегические приоритеты и задачи экономической интеграции в сфере транспорта и, в том числе для транспортной инфраструктуры, для достижения целей формирования единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг.».

О рекомендации по логистическим центрам № 24.

Также, государствами-членами совместно с Комиссией реализуется ряд мероприятий по развитию цифровой логистики в ЕАЭС.

Принята Рекомендация Коллегии Комиссии от 7 июня 2022 г. № 23 «Об общих подходах к вопросам цифровой логистики в Евразийском экономическом союзе».

Справочно:

Государствам-членам рекомендовано при осуществлении сотрудничества по вопросам цифровой логистики руководствоваться в том числе общими подходами, такими как:

сопряжение процесса развития цифровой логистики в рамках Союза с процессом реализации основных направлений цифровой повестки Союза и процессом формирования экосистемы цифровых транспортных коридоров Союза;

координация осуществления мероприятий, реализуемых государствами – членами Союза в соответствии со своим законодательством в сфере транспорта, и мероприятий, реализуемых в рамках формирования экосистемы цифровых транспортных коридоров Союза;

реализация опережающего движения информационных потоков (данных) по отношению к материальным потокам (транспортным средствам, товарам);

обеспечение в рамках Союза совместимости транспортных информационных систем и сервисов на основе применения международных стандартов;

отказ от использования в сфере транспорта документов на бумажном носителе;

переход к электронному обмену данными в сфере транспорта;

повышение качества транспортных услуг за счет перехода на электронный обмен данными.

Государствами-членами проводится работа по применению электронной международной транспортной накладной для железнодорожного и автомобильного транспорта, что является важным фактором организации бесшовных перевозок на основе электронных документов в направлении морских портов государств-членов.

В сфере автомобильного транспорта ряд государств-членов присоединились к Дополнительному протоколу к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 19 мая 1956 года, касающейся электронной накладной (e-CMR).

В сфере железнодорожного транспорта государства-члены уже используют электронную железнодорожную накладную (накладная ЦИМ-СМГС), применение которой предусмотрено статьей 15 Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении от 1 ноября 1951 года, участниками которого являются железнодорожные администрации государств-членов.

О проекте формирования Экосистемы цифровых транспортных коридоров.

11 октября 2017 г. принято решение Высшего Евразийского экономического совета № 12 «Об Основных направлениях реализации цифровой повестки Евразийского экономического союза до 2025 года».

По ЭЦТК приняты акты органов Союза:

Распоряжение Евразийского межправительственного совета от 31 января 2020 г. № 4 «О формировании цифровых транспортных коридоров Евразийского экономического союза» с планом мероприятий по формированию ЭЦТК;

Распоряжение Совета Комиссии от 23 ноября 2020 г. № 29 «О перечне сервисов и цифровой инфраструктуры, реализуемых в целях формирования экосистемы цифровых транспортных коридоров Евразийского экономического союза» (далее – Перечень цифровых сервисов).

Перечень цифровых сервисов включает 11 пунктов (один – цифровая инфраструктура, десять – цифровые сервисы):

(1) – информационно-коммуникационную «витрину» национальных сервисов ЭЦТК, (2) – цифровую карту и базу данных магистральных автомобильных дорог и инфраструктурных объектов, (3) – сервис по бронированию объектов придорожной инфраструктуры и (4) – очереди в автомобильном пункте пропуска государства-члена, (5) - сервис по проведению медицинского освидетельствования водителей, сервисы по применению электронной международной транспортной накладной для (6) – железнодорожного и (7) - автомобильного транспорта, (8) – сервис по применению электронного путевого листа, (9) – сервис по применению электронного протокола весогабаритного контроля, (10) – сервис отслеживания перевозок с использованием электронных навигационных пломб (для согласованных видов транспорта), (11) – сервис информационного обмена ЭЦТК с системами третьих стран.

Принято Решение Совета Комиссии от 14 сентября 2021 г. № 87 «О реализации проекта «Создание информационно-коммуникационной «витрины» национальных сервисов экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС» (Проект «Витрина»).

По информации Торгового блока Комиссии Распоряжением Евразийского межправительственного совета от 20 августа 2021 года № 17 принят План первоочередных мероприятий по цифровизации грузовых железнодорожных

перевозок в интересах развития торгово-экономического сотрудничества между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Китайской Народной Республикой, с другой стороны (далее – План мероприятий).

План мероприятий предусматривает повышение полноты и качества обмена между перевозчиками электронными данными, переход на юридически значимый электронный документооборот при оформлении международных перевозок, переход на безбумажные перевозки грузов между государствами-членами в части перевозочных и товаросопроводительных документов, построение электронного взаимодействия участников ВЭД с государственными контролирующими органами государств-членов, а также электронное взаимодействие в сфере ветеринарного и фитосанитарного контроля. Предполагается, что весь план мероприятий будет реализован к марту 2023 года.

Одновременно с этим в настоящее время с Китайской стороной обсуждается проект плана («дорожной карты») по развитию торгово-экономического сотрудничества между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Китайской Народной Республикой, с другой стороны, по направлению «Цифровизация транспортных коридоров».

Данным планом предусмотрено содействие постепенному переходу к полной цифровизации железнодорожных перевозок грузов в двустороннем и транзитном сообщении между государствами-членами и Китаем, в том числе для обеспечения перехода на юридически значимый электронный документооборот в части перевозочных документов при обеспечении требуемого уровня качества данных.

Председатель Правительства Российской Федерации М.В. Мишустин:

«Необходимо продолжать координировать усилия в области транспортной политики. Речь идёт о маршрутах, которые проходят в первую очередь по территории ЕАЭС. Нужно выстраивать транспортно-логистические цепочки в восточном направлении, а также в рамках международного коридора «Север – Юг» с учётом переориентации сырьевых поставок и тесного торгово-экономического взаимодействия с Китаем и другими государствами Азиатско-Тихоокеанского региона. Считаем важным придать импульс соответствующей

деятельности на территории ЕАЭС, вместе сформировать условия для увеличения грузопотока и сокращения сроков доставки товаров. Современная инфраструктура на нашем общем континенте также необходима для создания Большого евразийского партнёрства. С этой идеей Президент России Владимир Владимирович Путин выступил совсем недавно».

О показателях качества ...

О полномочиях Комиссии по координации транспортной инфраструктуры. ...

2. О диверсификации международных транспортных коридоров

Обеспечение свободы перемещения товаров в Союзе и отсутствие внутренних таможенных границ, экономическая интеграция государств-членов в сфере транспорта и фактор наличия у них развитой транспортной инфраструктуры могут стать ключевыми стабилизирующими факторами для экономик государств-членов в современных условиях.

По территории государств-членов проходит сеть важнейших международных транспортных коридоров в автомобильном и железнодорожном сообщениях, из которых можно выделить Панъевропейские транспортные коридоры (Критские коридоры), Международные транспортные коридоры Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), железнодорожные транспортные коридоры Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), коридоры Центральноазиатского регионального экономического содружества (ЦАРЭС), МТК «Европа – Западный Китай», Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), а также МТК «Север – Юг», правовой основой которого является межправительственное Соглашение о международном транспортном коридоре «Север – Юг» от 12 сентября 2000 года, г. Санкт-Петербург.

Международная деятельность. МТК Север – Юг. ...

О Большом Евразийском партнерстве. ...

На развитие транспортной инфраструктуры в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг» в 2022 году существенное влияние оказала изменившаяся геополитическая ситуация.

Неопределенность, с которой столкнулись все участники внешней экономической деятельности, способствовала поиску новых альтернативных решений.

Указанная неопределенность была вызвана введенными логистическими ограничениями. Следует отметить, что данные ограничения вводились в отношении транспортного рынка Российской Федерации и Республики Беларусь. Вместе с тем, учитывая трансграничность перевозок и взаимосвязанность логистических цепочек, косвенно введенные ограничения создавали дополнительные трудности в логистике других государств-членов.

В числе мер, влияющих на рынок транспортных услуг – запрет на обработку грузов, адресованных в Россию, находившихся в европейских портах, отказ морских линий от перевозки данных грузов, уход международных морских линий, блокировка портов, запрет на передвижение российского автотранспорта по территории Европы, проблемы со страхованием европейскими компаниями грузов, следующих через Россию и Беларусь, сложности осуществления расчетов за оказанные услуги.

Даже в ситуации, когда груз не запрещен к перевозке и отгрузке, из-за неопределенности и недопонимания законодательства в стране отправления, поставщики вынуждены были отказываться от работы с Россией ввиду отсутствия понимания какие для них могут быть последствия.

Перечисленные факторы вызвали переориентацию грузов с западного на восточное направление, новые перспективы открылись для коридора «Север – Юг» и Транскаспийского международного маршрута.

Перестройка логистики в работе новых условиях с одной стороны осложнила традиционную работу перевозчиков, с другой – открыла новые возможности для появления новых экспортно-импортных маршрутов, формированию принципиально новых логистических решений.

Уход сервисов международных морских линий был замещен расширением морских сервисов российских компаний, а также китайскими и корейскими компаниями. Снижение импорта из европейских стран было компенсировано увеличением экспорта в Китай и азиатские страны.

Транспорт в ЕАЭС оперативно отреагировал на изменившиеся условия.

В условиях высокой геополитической напряженности и санкций, введенных по отношению к ряду государств-членов, наблюдается изменение логистики на евразийском пространстве, а также изменение конфигурации международных транспортных коридоров, имеющих в том числе морское плечо перевозок.

Возросло значение международного транспортного коридора «Север – Юг», включающего морские порты Каспийского бассейна и предназначенного для перевозок грузов между Европой и странами Азии и Ближнего Востока.

Наблюдается резкий рост железнодорожных перевозок по Транскаспийскому международному транспортному маршруту (ТМТМ), проходящему через Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию (и далее в Турцию/Иран и страны Европы), что сопровождается увеличением перевалки грузов в казахстанских портах на Каспии.

Несмотря на введенные ограничения, объем торговли стран ЕАЭС с Евросоюзом за первое полугодие 2022 года вырос на 28,4%, также отмечен рост товарооборота с Китаем, Индией и странами – участницами АСЕАН.

Государства-члены предприняли своевременные меры, направленные на стабилизацию ситуации в сфере перевозок.

В частности, в целях увеличения загрузки транспортной инфраструктуры и создания новых возможностей для внешних рынков экспорта из Беларуси между Российской Федерацией и Республикой Беларусь подписано межправительственное соглашение о транзите белорусских грузов по территории России.

22 августа 2022 года в Тегеране подписан меморандум о взаимопонимании между таможенными службами России, Ирана и Азербайджана, направленный на упрощение транзитных перевозок.

Меморандум предполагает внедрение механизмов координации деятельности таможенных органов трех стран, расположенных на пути следования транзитных грузов из Ирана в Россию через Азербайджан и обратно. Это необходимо для ускорения транзитных перевозок по указанному участку, который является частью Международного транспортного коридора «Север-

Юг». В частности, будут синхронизированы рабочие смены таможенных органов, что позволит уменьшить очереди в пунктах пропуска.

Также предусмотрен обмен оперативной информацией о перемещаемых грузах, в том числе опасных и запрещенных, а также транспортных средствах, текущих работах и дальнейших планах по реконструкции пунктов пропуска.

Кроме того, планируется осуществление совместного мониторинга ситуации и проведение регулярных координационных заседаний представителей таможенных служб трех стран с целью упрощения транзита.

Транспортный коридор призван соединить Северную Европу с Юго-Восточной Азией, в том числе объединить железные дороги Азербайджана, Ирана и России. На первом этапе по нему планируется транспортировать пять миллионов тонн грузов ежегодно, а в дальнейшем — более 10 миллионов тонн.

Важность Транскаспийского маршрута подчеркнута Президентом Республики Казахстан К. Токаевым, поручившим сделать Транскаспийский маршрут основным связующим звеном, который будет способствовать более полной реализации наших транзитных и экспортных возможностей. Для этого запланировано усиление морского порта и флота, создание на Каспийском море контейнерного хаба, запуск сети приграничных торгово-экономических центров с Россией, Китаем, странами Центральной Азии, ремонт 11 тысяч километров железных дорог, запуск железнодорожных линий Достык – Мойынты, Дарбаза – Мактаарал, обходной ветки вокруг Алматы, железнодорожный переход с Китаем «Бахты».

Наряду с принимаемыми мерами по развитию транспортной логистики и улучшения условий перевозки, немаловажное значение имеет модернизация пунктов пропуска в целях исключения дополнительных временных издержек на прохождение грузов в условиях увеличившихся логистических плеч.

Пункт пропуска «Верхний Ларс».

С целью снижения возросших заторов на пункте пропуска «Верхний Ларс» Российской Федерацией приняты меры по увеличению пропускной способности. Летом 2022 года были введены в эксплуатацию 12 новых полос движения для легкового транспорта на выезд из России.

Реконструкция ведется в два этапа. Помимо увеличения количества полос, проектом запланировано создание дополнительных накопительных стоянок для автомобилей, разделение потоков грузового и пассажирского транспорта,

строительство здания пограничного таможенного контроля, модернизация кинологической службы.

Работы по модернизации пункта пропуска «Верхний Ларс» на грузино-российской границе завершатся в 2023 году, число полос движения на нем будет увеличено с 12 до 39.

Пункты пропуска на казахстанско – кыргызской границе.

...

Казахстанские пункты пропуска.

В Республике Казахстан проводятся работы по модернизации и техническому дооснащению девяти автомобильных, одного железнодорожного пункта пропуска на внешней границе. Реконструкцию планируется произвести в два этапа: в 2022 – 2023 годах – «Достык авто», «Достык Ж/Д», «Майкапчагай», «Бахты», «Кольжат», «Тажен», «Капланбек», «Темир Баба»; в 2023 – 2024 годах – «Атамекен», «Казыгурт».

В результате до 8 раз будет увеличена пропускная способность пунктов, с 2 часов до 25 минут сокращено время их прохождения. Кроме того, планируется реализовать меры по автоматизации бизнес-процессов, централизации таможенного контроля и минимизации коррупционных рисков.

Таким образом, активизация (координация) работ по развитию транспортной инфраструктуры евразийских транспортных коридоров и маршрутов, входящих в том числе в международные транспортные коридоры в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг» осуществлялась как на наднациональном, так и на национальном уровнях и в формате двусторонних отношений. Изменившиеся международные отношения весной 2022 года повлияли на рынок транспортных услуг ЕАЭС. Если перевозки в Союзе в первом полугодии 2022 года характеризовались факторами неопределенности, поисками новых маршрутов и рынков сбыта, то во втором полугодии ситуация стабилизировалась, заработали новые логистические маршруты, наблюдалось продолжение восстановления объемов перевозок.

Транспорт приспособился к работе в новых условиях, диверсифицировались маршруты перевозок, возросла роль отдельных транзитных маршрутов.

РГВУ ...

3. О создании и развитии евразийских транспортных коридоров

Государства-члены совместно с транспортным блоком Комиссии проводят последовательную работу по созданию и развитию евразийских транспортных коридоров и реализации значимых инфраструктурных проектов на евразийском пространстве.

В соответствии с ДК ОНСТП реализованы следующие мероприятия по созданию и развитию евразийских транспортных коридоров:

Распоряжением Коллегии Комиссии от 26 октября 2021 г. № 175 утвержден перечень евразийских транспортных коридоров и маршрутов, в который включены евразийские одномодальные железнодорожные маршруты, евразийский мультимодальный маршрут, а также евразийские автомобильные коридоры и маршруты (пункт 12). В состав евразийских транспортных коридоров входят казахстанские порты, – морской порт Актау и морской порт Курык, и российские порты, – морской порт Калининград, морской порт Махачкала, морской порт Новороссийск, морской порт Усть-Луга;

Принято распоряжение Коллегии Комиссии «О комплексном плане развития евразийских транспортных коридоров», предусматривающем детальную информацию Сторон о мероприятиях по развитию евразийских транспортных коридоров, включая мероприятия по развитию дорожной, железнодорожной и морской портовой инфраструктуры, а также мероприятия запланированные по проекту Соглашения о допустимых массах, осевых нагрузках и габаритах транспортных средств при движении по автомобильным дорогам, включенным в евразийские транспортные коридоры.

О приоритетном развитии ЕТК

О мероприятиях

Для целей ЭЦТК определены участки евразийских транспортных коридоров

4. О перечне приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств – членов Евразийского экономического союза

Президентом Республики Казахстан отмечено, что «Теперь нужны реальные проекты и конкретные результаты. С нашей точки зрения для этого следует ускорить завершение совместных проектов стран-членов ЕАЭС, а также инициировать новые инвестиционные проекты. Требуется также усилить взаимодействие по линии бизнеса, усовершенствовать наши, так называемые, скоростные трансконтинентальные коридоры и тем самым обеспечив их региональную и глобальную конкурентоспособность».

Также, на 24-м заседании Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре 28 сентября 2022 г. рассмотрена инициатива по строительству трансфганской железной дороги, озвученная Президентом Республики Узбекистан Ш.М. Мирзиёвым в ходе заседания Высшего Евразийского экономического совета 27 мая 2022 г., и предложено уполномоченным органам в области транспорта государств-членов, в случае заинтересованности, продолжить взаимодействие по реализации проекта в рамках двустороннего сотрудничества государств-членов с Республикой Узбекистан.

Председатель Правительства Российской Федерации М.В. Мишустин:

«Необходимо продолжать координировать усилия в области транспортной политики. Речь идёт о маршрутах, которые проходят в первую очередь по территории ЕАЭС. Нужно выстраивать транспортно-логистические цепочки в восточном направлении, а также в рамках международного коридора «Север – Юг» с учётом переориентации сырьевых поставок и тесного торгово-экономического взаимодействия с Китаем и другими государствами Азиатско-Тихоокеанского региона. Считаем важным придать импульс соответствующей деятельности на территории ЕАЭС, вместе сформировать условия для увеличения грузопотока и сокращения сроков доставки товаров. Современная инфраструктура на нашем общем континенте также необходима для создания Большого евразийского партнёрства. С этой идеей Президент России Владимир Владимирович Путин выступил совсем недавно».

Во исполнение пункта 6.1.5 Стратегических направлений до 2025 года, Распоряжением Евразийского межправительственного совета от 26 августа 2022 г. № 19 одобрен перечень приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств-членов (далее – Перечень, Приоритетные проекты).

Следует отметить, что проекты, включенные в Перечень, отвечают основным задачам скоординированной (согласованной) транспортной политики по интеграции транспортных систем государств-членов в мировую транспортную систему и эффективному использованию транзитного потенциала государств-членов, предусмотренным подпунктами 3 и 4 пункта 2 статьи 86 Договора о Союзе.

Проекты имеют интеграционную направленность, планируются к реализации на территориях государств-членов, соответствуют целям развития евразийских транспортных коридоров и маршрутов, а также целям развития проходящих по территориям государств-членов международных транспортных коридоров и их интеграции в мировую транспортную систему (в том числе Панъевропейского коридора № 2, МТК «Север – Юг», МТМ «Европа – Западный Китай», китайской инициативы «Один пояс, Один путь»).

Кроме того, проекты, включенные в Перечень, направлены на развитие перспективных логистических маршрутов в условиях поиска государствами-членами альтернативных транспортных путей.

Перечень включает 7 (семь) Приоритетных проектов, направленных на развитие евразийских транспортных коридоров и маршрутов, а также развитие транзитного потенциала в рамках Союза и транспортной инфраструктуры, входящей в международные транспортные коридоры в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь».

Республика Армения

1. Инвестиционная программа дорожного коридора «Север – Юг» 4-ая очередь (Транш-4).

Планируется строительство следующих участков дорожного коридора:
Арташат – Сисиан: 176 км, сроки ввода в эксплуатацию не определены, проект на стадии разработки;

Сисиан – Каджаран: 60 км, срок ввода в эксплуатацию – до 2027 г., проект в наличии, строительные работы начнутся при завершении тендера;

Каджаран – Агарак: 32 км, срок ввода в эксплуатацию – до 2026 г., проект в наличии, строительные работы начнутся при завершении тендера.

Каджаран – Агарак: 10,3 км (включая 7 км тоннель), сроки ввода в эксплуатацию не определены, проект на стадии разработки.

Автодорога является частью международной магистрали АН 82 и частью дорожного коридора «Север – Юг».

МТК «Север – Юг» создан для привлечения транзитных грузопотоков из Индии, Ирана и других стран Персидского залива через Каспийский регион и далее в Северную и Западную Европу.

Республика Беларусь

2. Реконструкция автомобильной дороги М-1/Е 30 Брест (Козловичи) – Минск – граница Российской Федерации (Редьки).

С Главой государства согласована Концепция реконструкции автомобильной дороги М-1/Е 30 на всем ее протяжении – 610 км.

Автодорога является участком второго Панъевропейского коридора, обеспечивающего устойчивую транспортную связуемость в направлении «Восток – Запад».

3. Реконструкция автомобильной дороги М-10 граница Российской Федерации (Селище) – Гомель – Кобрин.

Предполагается реконструкция участка автомобильной дороги М-10 км 109,9 – км 195,15. Проводится 2-й этап конкурса по выбору частного партнера по проекту государственно-частного партнерства.

Автомобильная дорога М10 проходит по территории Гомельской и Брестской областей. Маршрут является одним из значимых международных транспортных маршрутов, его протяженность составляет 608 км.

Республика Казахстан

4. Реконструкция казахстанских участков автомобильной дороги М-32, относящихся к международному транспортному маршруту «Европа – Западный Китай».

Кыргызская Республика

5. Электрификация железнодорожного участка «Луговая – Балыкчи». Протяженность участка составляет 321,5 км. Необходима разработка ТЭО.

Российская Федерация

6. Строительство и модернизация российских участков автомобильных дорог, относящихся к международному транспортному маршруту «Европа – Западный Китай».

Проект в стадии реализации. Автомобильный коридор будет проходить по территории Российской Федерации, Республики Казахстан и Китайской Народной Республики. Общая протяженность маршрута по территории Российской Федерации около 2,4 тыс. км.

Маршрут состоит из трех основных частей:

1) от Санкт-Петербурга до Москвы, включая автомобильные дороги федерального значения М-11 «Нева» Москва – Санкт-Петербург и Центральную кольцевую автомобильную дорогу. Участок завершен.

2) строящаяся автомобильная дорога М-12 Москва – Нижний Новгород – Казань, протяженностью 810 км и обход г. Тольятти с мостовым переходом через р. Волгу, протяженностью 99,3 км.

Строительство автомобильной дороги М-12: 2020 – 2023 годы.

Строительство обхода г. Тольятти: 2020 – 2023 годы;

3) участок существующей дорожной сети от пересечения со строящейся автомобильной дорогой М-12 Москва – Нижний Новгород – Казань до границы с Казахстаном (автомобильные дороги А-151 Цивильск – Ульяновск, М-5 «Урал», Р-239 Казань – Оренбург – Акбулак – граница с Республикой Казахстан).

7. Строительство российского участка частной автомагистрали «Меридиан».

Параметры проекта, включая протяженность, трассировку, объем и источники финансирования будут определены по итогам подготовки технико-экономического обоснования проекта.

В рамках подготовки сводной информации о создании и развитии транспортной инфраструктуры на территориях государств-членов, Сторонам направлялись письма (исх. ЕЭК от 23.06.2022 № 20-167, от 18.10.2022 № 20-304).

Транспортным блоком Комиссии подготовлена Сводная информация о Приоритетных проектах (Приложении 1).

Ориентировочная стоимость реализации Приоритетных проектов государств-членов приведена в Таблице 1.

Таблица 1

Ориентировочная стоимость реализации приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств – членов Евразийского экономического союза

Государство-член ЕАЭС	Кол-во проектов	Ориентировочная стоимость (указана по информации государств-членов, переведена в российские рубли по курсу ЦБ РФ на 20.10.2022)
Республика Армения	1	Проект 1: стоимость не определена/не разглашается
Республика Беларусь	2	Проект 2: 1,94 млрд. долл. США (119,48 млрд. руб.) Проект 3: не более 461,3 млн. евро (не более 27,73 млрд. руб.)
Республика Казахстан	1	Проект 4: информация ожидается
Кыргызская Республика	1	Проект 5: 300,0 млн. долл. США (18,48 млрд. руб.)
Российская Федерация	2	Проект 6: 1 014,8 млрд. руб. Проект 7: стоимость не определена
Итого:	7	1180,49 млрд. руб. (19,17 млрд. долл. США)

Вопросы финансирования проектов ...

Вопросы компетенции Комиссии ...

5. О результатах исполнения Поручения Евразийского межправительственного совета от 21 июня 2022 г. № 8

21 июня 2022 г. принято Поручение ЕМПС № 8, в соответствии с которым в целях дальнейшей интеграции национальных транспортных систем государств-членов в мировую транспортную систему, увеличения объемов взаимной торговли, развития транзитного потенциала в рамках Союза и повышения конкурентоспособности евразийских транспортных коридоров и маршрутов поручено правительствам государств-членов совместно с Комиссией:

активизировать (координировать) работу по развитию транспортной инфраструктуры евразийских транспортных коридоров и маршрутов, входящих в том числе в международные транспортные коридоры в направлениях

«Восток – Запад» и «Север – Юг»;

исходить из необходимости налаживания сотрудничества между институтами развития Союза и Китайской Народной Республики в целях обеспечения финансирования транспортных проектов интеграционной направленности, реализуемых в рамках развития международных транспортных коридоров в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг»;

проработать возможность подключения государств-членов к реализации проектов по развитию евразийских транспортных коридоров и маршрутов, реализуемых в двустороннем формате, с целью придания им интеграционной направленности.

В рамках подготовки сводной информации по исполнению Поручения ЕМПС № 8, уполномоченным органам государств-членов направлялись письма (исх. ЕЭК от 23.06.2022 г. № ТА-1637/20, от 27.09.2022 № КА-2535/20).

Во исполнение Поручения ЕМПС № 8 получена информация от Сторон, относительно предложений по активизации (координации) работы по развитию транспортной инфраструктуры и информация по проектам, реализуемым в двустороннем формате.

Комиссией подготовлена Сводная информация по исполнению Поручения ЕМПС № 8 (Приложение ...).

Также поступило предложение Армянской Стороны рассмотреть целесообразность создания консорциума транспортных компаний по координации перевозок в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг».

По вопросу налаживания сотрудничества между институтами развития ЕАЭС и КНР в План (Дорожную карту) Евразийской экономической комиссии по развитию торгово-экономического сотрудничества Евразийского экономического союза и его государств-членов с Китайской Народной Республикой (утв. Приказом Председателя Коллегии от 14.07.2022 № 245) включено соответствующее мероприятие.

Транспортным блоком Комиссии предложено рассмотреть данный вопрос на очередном заседании Совместной комиссии по реализации Соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Китайской Народной Республикой, с другой стороны, от 17 мая 2018 года.

В соответствии с протокольным решением совещания уполномоченных органов государств – членов Евразийского экономического союза во исполнение Поручения Евразийского межправительственного совета от 21 июня 2022 г. № 8 (подпункт 2.1.3. Протокола от 19 сентября 2022 г. № 20-70/пр), полученные позиции Сторон о заинтересованности в реализации транспортных проектов интеграционной направленности совместно с Китайскими партнерами (Республика Армения вх. в ЕЭК от 20.10.2022 № 19859, Республика Беларусь вх. в ЕЭК от 21.10.2022 № 19966, Кыргызская Республика вх. в ЕЭК от 27.10.2022 № 20370, Российская Федерация вх. в ЕЭК от 20.10.2022 № 19918) направлены в торговый блок Комиссии.

В ходе совещания 19 сентября текущего года от представителей институтов развития Союза, принявших участие в совещании, не поступили предложения по вопросу о налаживании сотрудничества между институтами развития Союза и Китайской Народной Республики.

Стороны проинформированы о подготовке блоком по макроэкономической политике Комиссии Положения о разработке, финансировании и реализации совместных программ и проектов Союза в целях реализации Плана мероприятий по реализации Стратегических направлений.

По вопросу создания консорциума транспортных компаний ожидается детальная информация от Армянской Стороны.

6. О реализации проектов по строительству, реконструкции, модернизации объектов инфраструктуры в соответствии с национальными планами и стратегиями инфраструктурного развития (включая информацию об «узких» местах (ограничениях) транспортной инфраструктуры)

информация государств-членов

6.1. Республика Армения

(включая информацию об «узких» местах (ограничениях) транспортной инфраструктуры)

6.2. Республика Беларусь (включая информацию об «узких» местах (ограничениях) транспортной инфраструктуры)

Основой стратегического развития Белорусской железной дороги является формирования эффективного транспортного комплекса на основе развитой транспортной инфраструктуры, внедрение инновационных решений в технологические и производственные процессы железнодорожного транспорта, надежности, безопасности и доступности железнодорожных перевозок как внутри Республики Беларусь, так и транзитом через Республику Беларусь.

Белорусская железная дорога, являясь общей частью транспортной системы Республики Беларусь, следует скоординированной транспортной политике государств - членов Евразийского экономического союза, одна из основных целей которой - комплексное развитие международных транспортных коридоров, проходящих по территории Республики Беларусь (общеевропейский транспортный коридор № 2 и № 9).

Для привлечения грузопотоков на международные транспортные коридоры, проходящие по территориям государств - участников СНГ, а также разработки и реализации совместных мер по развитию международных транспортных коридоров в направлениях Восток – Запад, Север – Юг Белорусской железной дорогой осуществляется:

- развитие и совершенствование технологии организации перевозок транзитных грузов прямыми ускоренными поездами, в том числе контейнерными;

- проведение эффективной и гибкой тарифной политики; развитие пунктов пропуска на железнодорожных станциях через Государственную границу Республики Беларусь;

- модернизация сетей передачи данных для совершенствования информационного сопровождения перевозок;

- электрификация участков железной дороги Республики Беларусь; модернизация железнодорожной инфраструктуры и отдельных участков международных транспортных коридоров, проходящих по территории Республики Беларусь, для повышения скоростей движения.

В результате проводимой работы белорусские участки транспортных коридоров обеспечены инфраструктурными, техническими, технологическими

возможностями для реализации текущих и перспективных задач обеспечения перевозок на трансконтинентальных маршрутах.

В рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь» реализуется инвестиционный проект по модернизации контейнерного терминала станции Брест - Северный.

В ходе реализации проекта проведены работы по переустройству железнодорожных путей, увеличению фронтов перегруза и хранения контейнеров, приобретены современные высокопроизводительные грузоподъемные машины, включая крановое оборудование, что позволило повысить среднесуточную перерабатывающую способность станции Брест-Северный по переработке контейнеров в 1,5 раза, расширить площади хранения контейнеров в 2 раза и, как следствие, сократить время на обработку транзитных контейнерных поездов в Брестском железнодорожном узле.

Данный проект развития терминальной инфраструктуры Белорусской железной дороги, наряду с факторами скорости, а также сохранности и надежности железнодорожного транзита через Республику Беларусь _ключевые составляющие конкурентоспособности сервисов Белорусской железной дороги и перспектив развития грузовых (в первую очередь контейнерных) перевозок в сообщении Восток – Запад – Восток.

Учитывая мировую тенденцию контейнеризации, а также торгово-экономический потенциал Китая, Белорусская железная дорога в сотрудничестве с транспортными компаниями Китая, России, Казахстана и стран Европейского союза создает необходимые условия для развития перевозок грузов в рамках инициативы «Один пояс, Один путь».

Аналогичные подходы по дальнейшему развитию международных грузовых перевозок применяются к проходящему по территории Республики Беларусь 9-му Общеввропейскому транспортному коридору. В частности, Белорусской железной дорогой проводится активная работа с ОАО «РЖД» на основе двусторонних планов и договоренностей, направленных на консолидацию совместных усилий по обеспечению всего комплекса условий, необходимых для качественной и беспрепятственной доставки белорусских грузов в порты Северо-Западного региона Российской Федерации.

6.3. Республика Казахстан
(включая информацию об «узких» местах (ограничениях) транспортной инфраструктуры)

6.4. Кыргызская Республика
(включая информацию об «узких» местах (ограничениях) транспортной инфраструктуры)

6.5. Российская Федерация
(включая информацию об «узких» местах (ограничениях) транспортной инфраструктуры)

7. О разработке предложений по сопряжению проектов, реализуемых в соответствии с национальными планами и китайской инициативой «Один пояс, Один путь»
информация государств-членов

8. О подготовке предложений по реализации совместных проектов развития транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь»
информация государств-членов

9. Информация о проведенной в 2022 году работе
(совещания, проведенные Евразийской экономической комиссией совместно с государствами-членами, письма)

Заключение

Транспортная инфраструктура и транспортные магистрали для каждой Стороны носят стратегический характер и формируют единое транспортное пространство, как совокупность транспортных систем государств-членов, обеспечивающих беспрепятственное передвижение пассажиров, перемещение грузов и транспортных средств.

Важность развития транспортной инфраструктуры на территориях государств-членов, в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь» приобретает особое значение в свете реализации основных приоритетов скоординированной (согласованной) транспортной политики, предусмотренных статьей 86 Договора о Союзе.

В Евразийском экономическом союзе проводится последовательная системная работа по созданию и развитию евразийских транспортных коридоров и реализации значимых инфраструктурных проектов на евразийском пространстве, основанная на Договоре о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года.

Государствами-членами совместно с Комиссией продолжается активная работа по формированию права Союза в сфере транспорта.

Распоряжением Коллегии Комиссии от 26 октября 2021 г. № 175 утвержден перечень евразийских транспортных коридоров и маршрутов, в который включены евразийские одномодальные железнодорожные маршруты, евразийский мультимодальный маршрут, а также евразийские автомобильные коридоры и маршруты.

Принято распоряжение Коллегии Комиссии «О комплексном плане развития евразийских транспортных коридоров», включающем детальную информацию Сторон о мероприятиях по развитию железнодорожной, автодорожной и портовой инфраструктуры, входящей в евразийские транспортные коридоры и маршруты, а также информацию о мероприятиях, планирующихся к реализации по проекту Соглашения о допустимых массах, осевых нагрузках и габаритах транспортных средств при движении по автомобильным дорогам, включенным в евразийские транспортные коридоры.

Во исполнение пункта 6.1.5 Стратегических направлений развития евразийской экономической интеграции до 2025 года Распоряжением

Евразийского межправительственного совета от 26 августа 2022 г. № 19 одобрен перечень приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств-членов, включающий 7 (семь) приоритетных проектов, направленных на развитие евразийских транспортных коридоров и маршрутов, а также развитие транзитного потенциала в рамках Союза и транспортной инфраструктуры, входящей в международные транспортные коридоры в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь».

Ориентировочная стоимость реализации проектов государств-членов составляет более 1180,49 млрд. руб. (19,17 млрд. долл. США по курсу ЦБ РФ на 20.10.2022).

В ситуации постоянно меняющихся внешних вызовов и нарушения ранее сложившихся транспортно-логистических цепочек, стабильное функционирование евразийских транспортных коридоров создает условия для увеличения грузопотоков и способствует снижению негативного воздействия от влияния геополитических факторов.

Усилия Сторон и Комиссии направлены на развитие евразийских транспортных коридоров, реализацию приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств-членов, поиск стабильных устойчивых источников финансирования для реализации инфраструктурных проектов, а также постепенный переход к полной цифровизации перевозок.

Вопросы финансирования проектов

Вопросы компетенции Комиссии



Сводная информация государств-членов ЕАЭС по исполнению поручения ЕМПС от 21.06.2022 № 8

(по запросу ДТиИ ЕЭК от 23 июня 2022 г. № ТА-1637/20)

Республика Армения <i>(письмо Министерства территориального управления и инфраструктур вх. от 14.07.2022 № 13338)</i>
На территории Республики Армения реализуются инвестиционные проекты, которые нацелены на восстановление и улучшение межгосударственных дорог страны. М-1, Ереван - Гюмри граница Грузии (Бавра) Общая протяженность межгосударственной автодороги М 1 Ереван - Гюмри граница Грузии составляет 173,7 км В 2022 г. за счет государственного бюджета РА планируется отремонтировать более 5,7 км. дорог, а в 2023 г. за счет государственного бюджета РА - более 17,7 км межгосударственных дорог. М-2, Ереван - Ерасх - Горис - Мегри - граница Исламской Республики Иран (Мегри) Общая протяженность межгосударственной автодороги М-2 Ереван - Ерасх - Горис - Мегри - граница Исламской Республики Иран составляет 384,3 км В 2022г. за счет государственного бюджета РА планируется отремонтировать более 41,29 км дорог, а в 2023 г. за счет государственного бюджета РА -55,878 км межгосударственных дорог. М-4, Ереван - Севан - Иджеван - граница Азербайджанской Республики Общая протяженность межгосударственной автодороги М 4 М-4 Ереван - Севан - Иджеван - граница Азербайджанской Республики составляет 148,2 км В 2022г. за счет государственного бюджета РА планируется отремонтировать более 5 км, а в 2023 г. - 3,96 км межгосударственных дорог. М-6, Ванадзор – Алаверди - граница Грузии <u>Восстановление и улучшение межгосударственной автомагистрали М 6. Ванадзор - Алаверди - граница Грузии</u> Общая протяженность межгосударственной автодороги М6 Ванадзор - Алаверди - граница Грузии составляет 91.2 км. Программа реализуется в 2 этапа: Ванадзор - Туманян (38,45 км, финансировалась Европейским

Инвестиционным Банком) и Туманян - таможенный пункт Баграташен (51,74 км, финансируется Азиатским Банком Развития).

Строительство 1-го этапа началось в сентябре 2016 года. Участок дороги был отремонтирован и введен в эксплуатацию 24 декабря 2018 года.

Строительство 2-го этапа началось в 29 мая 2018 года. В рамках проекта подписано 3 договора на выполнение строительных работ. Строительные работы должны были завершиться в 2020 году, но по техническим причинам строительные работы планируется завершить до конца 2022 года.

М-8, Ванадзор (пункт пересечения с автомобильной дорогой М-6) - Дилижан

Общая протяженность межгосударственной автодороги М-8 Ванадзор (пункт пересечения с автомобильной дорогой М-6) - Дилижан составляет 42 км

Межгосударственная дорога М-8 была отремонтирована из средств государственного бюджета Республики Армения. Дорожно-строительные работы завершены. Дорога сдана в эксплуатацию.

В настоящее время в Республике Армения реализуется значимый инфраструктурный проект **«Север - Юг»**.

«Север - Юг» - это крупный инвестиционный проект, действующий на территории Армении, который нацелен на реконструкцию автомагистрали, протяженностью 550 км, вдоль всей территории Армении, соединяющий Центральную Азию, Индию и Иран с Грузией, Российской Федерацией и Европой, в соответствии с высокими международными стандартами. Пересекая территорию Армении с юга на север (Мегри - Капан - Горис - Ереван - Аштарак - Гюмри - Бавра), коридор примыкает с юга к грузинской дороге, ведущей к портам Потти и Батуми (на Черном море) и далее к России, странам СНГ и Евросоюза. Автодорога «Север - Юг» также является частью международной магистрали АН 82, связывающей между собой такие страны Центральной Азии, как Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

Комплексный проект «Строительство автодорожного коридора «Север - Юг» является одним из приоритетов развития дорожно-транспортной сети Республики Армения, что отражено в «Программе экономического развития Республики Армения на период с 2013 по 2015 гг.».

Финансирование инвестиционной программы транспортного коридора осуществляется на основании подписанного 15.09.2009 г. между Правительством Республики Армения и Азиатским банком развития рамочного соглашения о финансировании. На данный момент финансирование реконструкции и строительства транспортного коридора осуществляется при финансовой поддержке Азиатского банка развития, Европейского инвестиционного банка и Антикризисного фонда (АКФ) Евразийского банка развития. Реализация проекта разбита на отдельные

транши, в рамках которых заключаются отдельные кредитные соглашения для каждого конкретного транша.

1. **Транш 1 (Ереван-Арташак и Ереван-Аштарак, длина 31 км)**

Строительные работы завершены.

2. **Транш 2 (Аштарак-Талин, длина 41,9 км)**

Находится в процессе строительства.

3. **Транш 3** финансируется двумя донорами и разделен на два участка: **Талин - Ланджик** (длина 18.7 км) и **Ланджик-Гюмри** (длина 27.5 км). Строительные работы на обоих участках начаты с 2016 г. и планируется завершить 31.12.2023

4. **Транш 4** разделен на участки: Арташат - Сисиан, Сисиан - Каджаран и Каджаран - Агарак.

4.1 **Транш 4 (Арташак – Сисиан, длина 162 км)**

Для указанного участка подготовлен предварительный проект.

Строительство участка Арташат-Сисиан также рассматривается с точки зрения реализации проекта в рамках концессии (Investment and PPP (ГЧП)). Существующий участок дороги М-2 должен быть сохранен в качестве бесплатной альтернативы новой платной дороге. На участке Арташат-Сисиан также предусматривается строительство новых тоннелей, мостов и других искусственных сооружений.

4.2 **Транш 4 (Сисиан – Каджаран, длина 60 км.)**

Детальный проект и смета строительства готовы и прошли все необходимые экспертизы. Инвестиционная программа строительства участка дороги Сисиан - Каджаран утверждена Постановлением Правительства РА № 1564-11 от 24.09.2021 г.

Планируется построить новую дорогу II технической категории, общей протяженностью около 60 км, в том числе 27 мостов, общей протяженностью 4,7 км и 9 тоннелей, общей протяженностью 12,5 км (самый длинный - Баргушатский тоннель, протяженностью около 8,6 км).

Расчетный срок строительства - 6 лет.

4.3 **Транш 4 (Каджаоан - граница Ирана, длина - 45 км, строительство Каджаранского тоннеля-перспективный проект).**

Для указанного участка ведутся работы по подготовке окончательного детального проекта. Донором проекта «Строительство автодорожного коридора «Север-Юг» (4 очередь)» (участок от г. Агарак до г. Каджаран, протяженностью не менее 32 км) выступил Евразийский фонд стабилизации и развития в лице управляющего - Евразийского банка развития.

По итогам международного тендера на детальное проектирование участка Каджаран - Агарак победителем

стало СП, состоящее из «IRE) Engineering») и «GP Engineering» (Италия). Соответствующее соглашение было одобрено Евразийским фондом стабилизации и развития, после чего 11 июня 2019 года было подписано сторонами. В 2019 году начались предусмотренные договором проектные работы, которые завершились в 2021 году.

Строительство Каджаранского тоннеля.

Согласно детальному проекту, планируется построить новый тоннель, протяженностью около 7,2 км и подходы к нему (около 4 км).

Расчетный срок строительства - 6 лет.

5. Транш 5 (обходная дорога города Гюмри и Гюмри - Бавра. длина 63 км.)

Детальный рабочий проект и смета строительства готовы и в настоящее время проходят необходимую экспертизу.

Программа готова к реализации.

Республика Беларусь

(письмо Министерства транспорта и коммуникаций вх. от 05.07.2022 № 12672)

Реконструкция автомобильной дороги М-1/Е30 Брест (Козловичи) – Минск – граница Российской Федерации (Редьки) на всем протяжении (610 км)

С Главой государства согласована Концепция реконструкции автодороги М-1/Е 30.

Ведется поиск заемных средств для проведения реконструкции.

Общая стоимость реализации: 1 940 млн. долл. США.

Структура финансирования (потребность в привлечении финансирования): необходимо привлечение заемных средств для проведения реконструкции.

Реконструкция автомобильной дороги М-10 граница Российской Федерации (Селище) – Гомель – Кобрин (на участке км 109,9-км 195,15).

Проводится 2-й этап конкурса по выбору частного партнера по проекту государственно- частного партнерства.

Размер выплат частному партнеру за работы по реконструкции участка дороги и ее эксплуатации на период 20 лет должны составлять не более 461,3 млн. евро.

Структура финансирования (потребность в привлечении финансирования): привлеченные средства частного партнера, бюджетные средства на проектно-изыскательские работы.

Участие в финансировании институтов развития, банков, финансовых организаций и др.: предполагается привлечение частным партнером финансовых средств кредитующих организаций, входящих в консорциум.

Республика Казахстан

(письмо Министерства индустрии и инфраструктурного развития вх. от 18.07.2022 № 13525)

Казахстаном проводится совместная работа по развитию транспортной инфраструктуры - так, в декабре 2021 года, совместно с Министерством транспорта Российской Федерации были подписаны Планы совместных действий с Дорожными картами по развитию автодорожной инфраструктуры и пунктов пропуска на 2021-2030 годы.

На данный момент ведутся подготовительные работы (внутригосударственное согласование) по межправительственному соглашению проекта Меридиан между Республикой Казахстан, Республикой Беларусь, Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой.

Проектом предусмотрена реконструкция участка автодороги «Актобе - Уральск - гр. РФ на Самару» (протяженность 523 км, с переводом на 1 категорию с 4-х полосным движением на период с 2026-2030 гг.)

16 июня 2022 года железнодорожными администрациями АО «НК «Қазақстан темір жолы» совместно с ОАО «Российские железные дороги» подписан меморандум о сотрудничестве, направленный на дальнейшее развитие и реализацию транзитного потенциала двух стран.

Меморандум предусматривает согласованное развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта и привлечение грузопотоков сырьевой неэнергетической промышленной продукции и продукции агропромышленного комплекса.

В рамках Меморандума в целях увеличения пропускной способности погранпереходов в/из Китая заявлено о возможности строительства железнодорожной линии «Вахты - Аягоз» с учетом развития инфраструктуры на казахстанско-китайской государственной границе с проработкой возможности участия российской стороны.

Кыргызская Республика

(письмо Министерства транспорта и коммуникаций вх. от 27.07.2022 № 14044)

На сегодняшний день, Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики реализует 12 инвестиционных проектов строительства магистральных автодорог и еще 4 проекта находятся на стадии подготовки. Данные проекты реализуются за счет привлечения средств доноров-партнеров и входят в различные международные и национальные дорожные коридоры.

В связи с неоконченным строительством и реабилитацией новых транспортных коридоров, в перечень евразийских транспортных коридоров, на сегодняшний день входят:

1) ЭМ-01 Бишкек - Луговое - Кордай (Республика Казахстан) соединяющие с автомобильными дорогами участок ЭМ-02 Алматы - Бишкек - Ташкент, участок ЭМ-04 Бишкек - Ош, ЭМ-03 Кара-Балта - Чалдовар – граница с

Республикой Казахстан;

2) ЭМ-04 Бишкек - Ош соединяющие с автомобильными дорогами ЭМ-05 Ош - Сарыташ - Иркештам (граница с КНР), ЭМ-06 Сарыташ - Карамык (граница с Республикой Таджикистан), ЭМ-16 Ош - Баткен - Исфана - Кайрагач (граница с Республикой Таджикистан), ЭМ-17 Суусамыр - Талас - Тараз (Республика Казахстан);

3) ЭМ-11 Бишкек - Балыкчы - Нарын - Торугарт - граница с Китайской Народной Республикой.

Проект Реконструкция автодороги Бишкек - Нарын - Торугарт, км 272-365 в июле 2022 года планируется устройство асфальтобетонного покрытия на этом участке автодороги. Строительные работы будут завершены 31 августа 2022 года.

По коридорам ЭМ-01, ЭМ-04

По автодороге «Бишкек- Ош» протяженностью 657 км, общая сумма инвестиций составляет 456,7 млн. долларов США, из которых освоено 317,8 млн. долларов США, и на сегодняшний день работы ведутся на двух участках: «Бишкек - Кара-Балта» и «Маданият - Джалал-Абад» общей протяжённостью 112 км. Ожидается, что строительные работы по автодороге «Бишкек - Ош» будут завершены в 2023 году.

По коридору ЭМ-04

По автодороге «Ош – Баткен - Исфана» общей протяженностью 402 км общая сумма инвестиций составила 402,67 млн. долларов США, из которых освоено 286,8 млн. долларов США. На участке автодороги от км 75 до км 108 ведутся строительные работы, а также на участке от км 28 до км 75 ведется отбор подрядных компаний для реализации проекта.

По автодороге «Талас - Тараз - Суусамыр» общая сумма инвестиций составляет 49,4 млн. долларов США. Протяженность автодороги 199 км, из которых покрыто финансированием 105 км. Ведутся работы по изысканию финансовых средств, для оставшегося участка протяженность 94 км.

По коридору ЭМ-11

Проект Реконструкция автодороги Бишкек - Нарын - Торугарт, км 272-365 в июле 2022 года планируется устройство асфальтобетонного покрытия. Строительные работы будут завершены 31 августа 2022 года.

Железнодорожная инфраструктура

Также, в рамках ЕАЭС одной из задач является создание и развитие транспортной инфраструктуры на территориях государств - членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток-Запад» и «Север-Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь».

Железнодорожный коридор Китай - Кыргызстан - Узбекистан является частью центрального экономического

коридора, в рамках инициативы «Один пояс - один путь».

Данный проект является одним из важных проектов в области строительства и инфраструктуры.

Новый железнодорожный коридор станет южным ответвлением континентального моста Евразии и откроет доступ на рынки Юго-Восточной, Западной Азии и стран Ближнего Востока. Также данный маршрут сможет обеспечить доставку грузов из Китая в Кыргызстан, а также в страны Центральной Азии, Ближнего Востока, в том числе Турцию и далее в Евросоюз. Проект обеспечит повышение конкурентоспособности на международном рынке транзитных перевозок за счет сокращения расстояния и времени доставки грузов.

Реализация настоящего проекта будет иметь общий положительный социально-экономический эффект в развитии экономики Кыргызстана и окажет значительное содействие расширению оказываемых транспортных услуг населению, развитию и совершенствованию транспортной инфраструктуры, а также эффективному использованию транзитного потенциала государств-членов ЕАЭС.

В настоящее время по проекту строительства железной дороги Китай - Кыргызстан - Узбекистан стороны продолжают переговорный процесс. Основными темами для обсуждения являются такие технические вопросы как маршрут прохождения железной дороги, ширина колеи и размещение перегрузочной станции.

В ближайшее время планируется разработка технико-экономического обоснования проекта строительства железной дороги Китай - Кыргызстан - Узбекистан на участке по территории Кыргызской Республики.

В целях более ускоренного пропуска грузовых транспортных средств через Государственную границу Кыргызской Республики в пунктах пропуска, с июля 2017 года Пограничной службой пересмотрено и принято с изменениями и дополнениями обновленное Руководство по осмотру (досмотру) транспортных средств органами пограничного контроля (далее - Руководство).

В соответствии с указанным Руководством, предусматривается проведение внешнего и внутреннего визуального осмотра транспортного средства (грузовых помещений), не связанного с его вскрытием, демонтажем отдельных частей, агрегатов и нарушением упаковки грузов и товаров.

При этом, расчетная продолжительность осмотра не должна превышать для:

легковых автомашин - до 5 минут.

грузовых автомашин - до 10 минут;

автобусов - до 15 минут.

В случаях, если в ходе осмотра транспортного средства выявлены признаки укрытия нарушителей Государственной границы, признаки, указывающие на незаконное перемещение грузов, товаров и животных, а также

при наличии оперативной информации в отношении определенного транспортного средства или отдельной категории транспортных средств, проводится досмотр. Продолжительность досмотра не должна превышать:

- легковых автомашин - до 15 минут;
- грузовых автомашин - до 20 минут;
- автобусов - до 30 минут.

На внутренних границах Евразийского экономического союза в интересах поддержания режима в пунктах пропуска, а также создания благоприятных условий для организованного пересечения Государственной границы лицами во всех пунктах пропуска на кыргызско-казахстанском участке границы проведены работы по совершенствованию инфраструктуры пунктов пропуска. Реконструкция и модернизация нижеуказанных пунктов пропуска на кыргызско-казахстанском участке границы приведена в соответствие с международными стандартами и в настоящее время имеет следующую пропускную способность пропуска лиц и транспортных средств:

1. В пунктах пропуска «Токмок-автомобильный», «Кенбулун-автомобильный», «Чалдыбар-автомобильный», «Чон-Калка-автомобильный», имеются по 4 кабины паспортного контроля на въезд в Кыргызскую Республику и по 4 кабины на выезд из Кыргызской Республики. Средняя технологическая пропускная способность каждого пункта пропуска составляет 8600-8800 лиц и 350-380 транспортных средств в сутки,

2. В пункте пропуска «Актелек-автомобильный» основное внимание уделяется пропуску грузовых транспортных средств, в связи с чем, средняя технологическая пропускная способность составляет 7000-7200 лиц и 600-700 транспортных средств в сутки.

3. Пункт пропуска «Акжол-автомобильный» полностью реконструирован в 2020-2021 годах, открытие нового пункта пропуска проведено 2 апреля 2021 года и в настоящее время в нем имеется 19 кабин паспортного контроля на въезд в Кыргызскую Республику и 19 кабин на выезд из Кыргызской Республики для пассажиропотока. а также по 6 кабины паспортного контроля в каждом направлении (въезд/выезд) для оформления водителей транспортных средств. Средняя технологическая пропускная способность данного пункта пропуска составляет 37000-39000 лиц и 1700-2000 транспортных средств в сутки. Таким образом, в Кыргызстане среди автомобильных пунктов пропуска, КПП «Акжол-автомобильный» является самым объемным по территории пунктом пропуска, где установлены современные технические средства пограничного контроля и созданы благоприятные условия для лиц, следующих через Государственную границу.

Вместе с тем, в рамках договоренностей, достигнутых по итогам официального визита Президента Республики Казахстан К.К. Токаева в Кыргызскую Республику, состоявшегося 26 мая 2022 года, ПС ГКНБ КР проводится работа

по возобновлению функционирования пункта пропуска через Государственную границу «Кичи-Капка-автодорожный» (Кыргызская Республика) и «Бесагаш-автодорожный» (Республика Казахстан) и создания в них благоприятных условий для прохождения граждан и пассажирских автотранспортных средств.

Кроме этого, постоянно осуществляются все необходимые мероприятия по повышению уровня двухстороннего пограничного сотрудничества, Пограничная служба государственного комитета национальной безопасности Кыргызской Республики на постоянной основе принимает участие в подготовке предложений для заключения соглашений по упорядочению функционирования пунктов пропуска.

Модернизация пунктов пропуска на внешних границах ЕАЭС предусмотрена в рамках Плана мероприятий («дорожной картой») по присоединению Кыргызской Республики к Таможенному союзу Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации, утвержденного Решением Высшего Евразийского экономического совета от 29 мая 2014 года №74 и возложена на государственную таможенную службу при Министерстве финансов Кыргызской Республики.

Приложение:

Характеристика дорожной инфраструктуры

Мероприятия по развитию дорожной инфраструктуры

Российская Федерация

(письмо Министерства транспорта вх. от 19.07.2022 № 13604)

Российская сторона проводит последовательную работу, направленную на повышение потенциала евразийских транспортных коридоров.

В части транскаспийского маршрута международного транспортного коридора «Север-Юг» планируется организация сквозных сервисов, таких как линейное судоходство между морскими портами Астрахань/Оля — иранские морские порты на Каспии (налаживание прямого паромного и контейнерного сообщения). Продолжается работа по развитию портовой инфраструктуры. В частности: в морском порту Махачкала к 2024 году планируется строительство зернового терминала мощностью 1,5 млн тонн; на территории морского порта «Оля» к 2031 году завершится строительство контейнерного терминала с грузооборотом до 8 млн тонн.

В створах международного транспортного коридора «Север-Юг» расположено и функционирует 15 пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации (5 автомобильных, 7 железнодорожных и 3 морских пункта пропуска).

Из 15 пунктов пропуска по 6 предусмотрены мероприятия по строительству, реконструкции и техническому

переворужению.

В целях создания безопасных с точки зрения таможенного администрирования цепочек поставок Федеральной таможенной службой проводится работа с таможенными службами Ирана, Индии и Турции по разработке соглашений о взаимном признании уполномоченных экономических операторов, а также реализации и модернизации проектов «Зеленый коридор»/«Упрощенный таможенный коридор».

В рамках международного транспортного маршрута «Европа - Западный Китай» на территории Российской Федерации планируется строительство автомобильной дороги М-12 Москва - Нижний Новгород - Казань (завершение - 2024 год), строительство обхода г. Тольятти с мостовым переходом через р. Волгу (завершение - 2023 год), развитие существующей дорожной сети федерального значения (автомобильные дороги А-151 Цивильск - Ульяновск, М-5 «Урал», Р- 239 Казань - Оренбург - Акбулак - граница с Республикой Казахстан).

Реализация проекта строительства автомобильной дороги М-12 осуществляется в рамках федерального проекта «Строительство автомобильных дорог международного транспортного коридора Европа - Западный Китай» национального проекта «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года» и в период до 2024 года предусматривает девять этапов строительства автомобильной дороги М-12, общей протяженностью 810 км.

Реализация проекта обеспечит разгрузку одного из самых загруженных направлений в стране - автомобильной дороги М-7 «Волга» и свяжет крупнейшие региональные центры и агломерации (Московская, Владимирская, Нижегородская области, республики Чувашия и Татарстан) с сетью скоростных автомобильных дорог европейской части России. Это позволит существенно сократить время в пути от Москвы до Казани (с 12 до 6,5 часов), а также обеспечить прирост внутреннего грузопотока (до 70 млн тонн в первый год эксплуатации).

**Сводная информация о приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов
в сфере транспорта государств – членов Евразийского экономического союза
(на основании информации, полученной по запросу ДТиИ ЕЭК от 23.06.2022 № 20-167)**

Наименование проекта	Предполагаемый маршрут, протяженность и планируемые объемы перевозок	Сроки реализации и текущая стадия реализации	Общая стоимость реализации	Структура финансирования (собственные, заемные средства), потребность в привлечении финансирования (при наличии)	Участие в финансировании институтов развития, банков, финансовых организаций и др.	Увеличение грузооборота между Китаем и Европой/ интеграционный эффект при реализации проектов (инф. Департамента)
Республика Армения (получено в рабочем порядке)						
1. Инвестиционная программа дорожного коридора «Север – Юг», четвертая очередь (Транш-4)	1. Арташат-Сисиан 176 км км 29+000 – км 205+000 2. Сисиан-Каджаран 60 км км 0+000 – км 60+000 3. лот 1 Каджаран-Агарак 32км км 10+300 – км 42+300 4. лот 2 Каджаран-Агарак 10,3км (включая 7км тоннель) км 0+000 –	1. Арташат-Сисиан срок не определен проект на стадии разработки 2. Сисиан-Каджаран срок ввода эксп. до 2027 г. проект в наличии строительные работы начнутся при завершении тендера 3. лот 1 Каджаран-Агарак	1. Арташат-Сисиан сумма не определена 2. Сисиан-Каджаран в процессе тендера (сумма не разглашается) 3. лот 1 Каджаран-Агарак в процессе тендера (сумма не разглашается) 4. лот 2 Каджаран-Агарак (включая 7км тоннель) сумма не определена	1. Арташат-Сисиан вопрос финансирования на стадии обсуждения 2. Сисиан-Каджаран заемные средства 3. лот 1 Каджаран-Агарак заемные средства и гос. бюджет 4. лот 2 Каджаран-Агарак (включая 7км тоннель) потребность в привлечении софинансирования	1. Арташат-Сисиан вопрос финансирования на стадии обсуждения 2. Сисиан-Каджаран Европейский банк реконструкции и развития и 3. лот 1 Каджаран-Агарак Евразийский фонд стабилизации и развития	<u>Входит в МТК «Север-Юг»</u> На участке Каджаран-Агарак ожидается увеличение проезда: количества легковых автомобилей в 7 раз; количества средних и больших автобусов, двухосевых,

Наименование проекта	Предполагаемый маршрут, протяженность и планируемые объемы перевозок	Сроки реализации и текущая стадия реализации	Общая стоимость реализации	Структура финансирования (собственные, заемные средства), потребность в привлечении финансирования (при наличии)	Участие в финансировании институтов развития, банков, финансовых организаций и др.	Увеличение грузооборота между Китаем и Европой/ интеграционный эффект при реализации проектов (инф. Департамента)
	км 10+300	срок ввода в эксп. до 2026 г. проект в наличии строительные работы начнутся при завершении тендера 4. лот 2 Каджаран -Агарак (включая 7км тоннель) срок не определен проект на стадии разработки			4. лот 2 Каджаран -Агарак (включая 7км тоннель) вопрос финансирования на стадии обсуждения	<i>а также трех и более осевых грузовых автомобилей – в 3 раза *</i>
Республика Беларусь (письмо Министерства транспорта и коммуникаций вх. от 05.07.2022 № 12672)						
2. Реконструкция автомобильной дороги М-1/Е30 Брест (Козловичи) – Минск – граница Российской Федерации (Редьки)	Предполагается реконструкция автомобильной дороги М-1/Е 30 Брест (Козловичи) - Минск - граница Российской Федерации	С Главой государства согласована Концепция реконструкции автодороги М-1/Е 30 Ведется поиск заемных средств для проведения	1 940 млн. долл. США	Необходимо привлечение заемных средств для проведения реконструкции	Необходимо привлечение заемных средств кредитующих организаций	<u>Входит в Панъевропейский коридор № 2, являющийся основным международным транспортным коридором при перевозках Европа – Россия.</u>

Наименование проекта	Предполагаемый маршрут, протяженность и планируемые объемы перевозок	Сроки реализации и текущая стадия реализации	Общая стоимость реализации	Структура финансирования (собственные, заемные средства), потребность в привлечении финансирования (при наличии)	Участие в финансировании институтов развития, банков, финансовых организаций и др.	Увеличение грузооборота между Китаем и Европой/ интеграционный эффект при реализации проектов (инф. Департамента)
	(Редьки) на всем протяжении, 610 км	реконструкции				<i>Сопряжение с автомобильным транспортным коридором «Европа – Западный Китай»</i> <i>Проект «Европа – Западный Китай», реализуемый совместно с РФ, РК и КНР, сократит время доставки грузов из Китая в Европу в 4,5 раза. Объемы перевозок по маршруту «Европа – Западный Китай» прогнозируются на уровне 33 млн. тонн в год *</i>

Наименование проекта	Предполагаемый маршрут, протяженность и планируемые объемы перевозок	Сроки реализации и текущая стадия реализации	Общая стоимость реализации	Структура финансирования (собственные, заемные средства), потребность в привлечении финансирования (при наличии)	Участие в финансировании институтов развития, банков, финансовых организаций и др.	Увеличение грузооборота между Китаем и Европой/ интеграционный эффект при реализации проектов (инф. Департамента)
3. Реконструкция автомобильной дороги М-10 граница Российской Федерации (Селище) – Гомель – Кобрин	Предполагается реконструкция участка автодороги М-10 км 109,9 - км 195,15	Проводится 2-й этап конкурса по выбору частного партнера по проекту государственно-частного партнерства	Размер выплат частному партнеру за работы по реконструкции участка дороги и ее эксплуатации на период 20 лет должны составлять не более 461,3 млн. евро	Привлеченные средства частного партнера, бюджетные средства на проектно-изыскательские работы	Предполагается привлечение частным партнером финансовых средств кредитующих организаций, входящих в консорциум	<i>Автомобильная дорога М-10 обеспечивает кратчайшую связь стран ЕС, РБ и РФ Ожидается, что в будущем проект интегрируется с проектом «Меридиан» *</i>
Республика Казахстан (письмо Министерства торговли и интеграции вх. от 14.07.2022 № 13372)						
4. Реконструкция казахстанских участков автомобильной дороги М-32, относящихся к международному транспортному маршруту «Европа – Западный Китай						<i>Проведенные исследования на стадии разработки ТЭО проекта показали, что объем грузоперевозок увеличится в 2,5 раза. Среднегодовой суммарный</i>

Наименование проекта	Предполагаемый маршрут, протяженность и планируемые объемы перевозок	Сроки реализации и текущая стадия реализации	Общая стоимость реализации	Структура финансирования (собственные, заемные средства), потребность в привлечении финансирования (при наличии)	Участие в финансировании институтов развития, банков, финансовых организаций и др.	Увеличение грузооборота между Китаем и Европой/ интеграционный эффект при реализации проектов (инф. Департамента)
						<i>экономический эффект от реализации проекта оценочно от сокращения времени пути составит 33,9 млрд. тенге. Проект «Европа – Западный Китай», реализуемый совместно с РФ с РК и КНР, сократит время доставки грузов из Китая в Европу в 4,5 раза. Объемы перевозок по маршруту «Европа – Западный Китай» прогнозируются на уровне 33 млн. тонн в год *</i>

Наименование проекта	Предполагаемый маршрут, протяженность и планируемые объемы перевозок	Сроки реализации и текущая стадия реализации	Общая стоимость реализации	Структура финансирования (собственные, заемные средства), потребность в привлечении финансирования (при наличии)	Участие в финансировании институтов развития, банков, финансовых организаций и др.	Увеличение грузооборота между Китаем и Европой/ интеграционный эффект при реализации проектов (инф. Департамента)
Кыргызская Республика <i>(письмо Министерства транспорта и коммуникаций вх. от 09.08.2022 № 14890)</i>						
5. Электрификация железнодорожного участка «Луговая – Балыкчи»	Турксиб (Луговая) – Балыкчы, 321,5 км от 7,0 млн тонн в год	Необходима разработка ТЭО	300,0 млн. долл. США (ориентировочная стоимость)	Не определено	Не определено	<i>Сопряжение с основным жд коридором РК</i> <i>Значимость электрификации данного участка железной дороги обуславливается тем, что объем перевозок грузов в среднесрочном периоде прогнозируется 5,8 - 8,7 млн. тонн ежегодно и в долгосрочном периоде 6,3 - 12,5 млн. тонн. Рост объема перевозки грузов составит 200 % *</i>

Наименование проекта	Предполагаемый маршрут, протяженность и планируемые объемы перевозок	Сроки реализации и текущая стадия реализации	Общая стоимость реализации	Структура финансирования (собственные, заемные средства), потребность в привлечении финансирования (при наличии)	Участие в финансировании институтов развития, банков, финансовых организаций и др.	Увеличение грузооборота между Китаем и Европой/ интеграционный эффект при реализации проектов (инф. Департамента)
Российская Федерация <i>(письмо Министерства транспорта вх. от 19.07.2022 № 13604)</i>						
6. Строительство и модернизация российских участков автомобильных дорог, относящихся к международному транспортному маршруту «Европа – Западный Китай»	Общая протяженность маршрута на территории Российской Федерации около 2,4 тыс. км. Маршрут состоит из трех основных частей: 1) от Санкт-Петербурга до Москвы, включая автомобильные дороги федерального значения М-11 «Нева» Москва - Санкт-Петербург и Центральную кольцевую автомобильную дорогу.	Участок 1 завершен Участок 2: Строительство автомобильной дороги М-12 Москва - Нижний Новгород - Казань: 2020-2024 годы	894 млрд. руб.	федеральный бюджет 379 млрд. рублей; внебюджетные источники – 244 млрд. рублей <i>Потребность в привлечении финансирования 271 млрд рублей</i>	Отсутствуют	<i>Проект «Европа – Западный Китай», реализуемый совместно с РФ, РК и КНР, сократит время доставки грузов из Китая в Европу в 4,5 раза. Объемы перевозок по маршруту «Европа – Западный Китай» прогнозируются на уровне 33 млн. тонн в год *</i>

Наименование проекта	Предполагаемый маршрут, протяженность и планируемые объемы перевозок	Сроки реализации и текущая стадия реализации	Общая стоимость реализации	Структура финансирования (собственные, заемные средства), потребность в привлечении финансирования (при наличии)	Участие в финансировании институтов развития, банков, финансовых организаций и др.	Увеличение грузооборота между Китаем и Европой/ интеграционный эффект при реализации проектов (инф. Департамента)
	2) строящаяся автомобильная дорога М-12 Москва - Нижний Новгород - Казань, протяженностью 810 км и обход г. Тольятти с мостовым переходом через р. Волгу, протяженностью 99,3 км 3) участок существующей дорожной сети от пересечения со строящейся автомобильной дорогой М-12 Москва - Нижний Новгород - Казань до границы с Казахстаном (автомобильные	Строительство обхода г. Тольятти: 2020-2023 годы	120,8 млрд. руб.	федеральный бюджет – 67,4 млрд. рублей; внебюджетные источники – 53,4 млрд. рублей. <i>Отмечается удорожание проекта в объеме 18,5 млрд. рублей (источник компенсации не определен)</i>		

Наименование проекта	Предполагаемый маршрут, протяженность и планируемые объемы перевозок	Сроки реализации и текущая стадия реализации	Общая стоимость реализации	Структура финансирования (собственные, заемные средства), потребность в привлечении финансирования (при наличии)	Участие в финансировании институтов развития, банков, финансовых организаций и др.	Увеличение грузооборота между Китаем и Европой/ интеграционный эффект при реализации проектов (инф. Департамента)
	<i>дороги А-151 Цивильск - Ульяновск, М-5 «Урал», Р-239 Казань - Оренбург - Акбулак - граница с Республикой Казахстан)</i>					
7. Строительство российского участка частной автомагистрали «Меридиан»	Параметры проекта, включая протяженность, трассировку, объем и источники финансирования будут определены по итогу подготовки технико-экономического обоснования проекта (планируемый срок завершения - октябрь 2022 года)				Отсутствуют	<i>Новый автомобильный транспортный коридор</i>

* Информация из открытых источников

ЭМ-01 Бишкек - Луговое - Кордай (Республика Казахстан), соединяющаяся с участком автомобильной дороги ЭМ-02 Алматы - Бишкек - Ташкент и с участком автомобильной дороги ЭМ-04 Бишкек - Ош, а также с автомобильной дорогой ЭМ-03 Кара-Балта - Чалдовар - граница с Республикой Казахстан

Характеристика дорожной инфраструктуры

Учетный номер	Наименование автомобильной дороги	Протяженность (км)	Категория автодороги	Количество полос движения (шт.)	Протяженность участков автодорог с максимальной допустимой нагрузкой на ось (км) 10 т/11,5 т	Расчетная скорость движения (км/ч)	Доля участков автодорог, соответствующих нормативным требованиям (%)	Протяженность участков автодорог, обслуживающих движение в режиме перегрузки (км)	Количество объектов дорожного сервиса (шт.)
ЭМ-01	Бишкек - Луговое - Кордай (Республика Казахстан)	11,2	II	2-4	10 т	60-90	90	5	50
ЭМ-02	Алматы - Бишкек - Ташкент	23	II	2	10 т	60-90	80	10	42
ЭМ-04	Бишкек - Ош	665,7	I-II-III	2-4	10 т/11,5 т	60-90	90	120	260
ЭМ-03	Кара-Балта - Чалдовар - граница с Республикой Казахстан	31,4	III	2	10 т	60-90	85	5	70

Мероприятия по развитию дорожной инфраструктуры

Учетный номер	Наименование автомобильной дороги	Период	Мероприятия	Программные документы, предусматривающие развитие соответствующего участка инфраструктуры
ЭМ-01 ЭМ-02 ЭМ-04 ЭМ-03	ЭМ-01 «Бишкек - Луговое - Кордай» (Республика Казахстан), соединяющаяся с участком автомобильной дороги ЭМ-02 «Алматы - Бишкек - Ташкент» и с участком автомобильной дороги ЭМ-04 «Бишкек - Ош», а также с автомобильной дорогой ЭМ-03 «Кара-Балта - Чалдовар» - граница с Республикой Казахстан	2022-2023 годы 2022-2024 годы	1. Проект реабилитации автодороги «Бишкек - Ош», Фаза 4, км 15,9- 61, участок «Бишкек-Кара-Балта» завершение дефектного периода Асфальтобетонное покрытие уложено на всем протяжении участка 45,1 км; Работы на 6 мостах завершены. Основные работы на подземных пешеходных переходах завершены, ведутся работы на подходах. Завершить работы по обустройству дороги участок км 8,5 - 15,9, протяженностью 7,4 км. Завершить укладку асфальтобетонного покрытия протяженностью 7,4 км. 2. Проект реабилитации автодороги «Бишкек - Ош», Фаза 4, км 507- 574, участок «Маданият - Джалал-Абад» протяженностью 67 км (км 507,5 - 574,5). Завершение дорожно-строительных	Национальная стратегия развития Кыргызской Республики на 2018-2040 годы, утвержденный Указом Президента Кыргызской Республики от 31 октября 2018 года № 221. Обеспечение развития транспортной инфраструктуры международных автотранспортных коридоров. Обеспечение развития транспортной инфраструктуры международных автотранспортных коридоров. Целью Грантового соглашения является снижение рисков природных бедствий и предотвращение чрезвычайных ситуаций посредством строительства снегозащитной галереи на перевальном

		2022-2023 годы	работ. 3. Грантовый проект «Противолавинная защита на 246 км автодороги «Бишкек - Ош», протяженностью 460 метров.	участке, способствуя тем самым улучшению автомобильных перевозок и логистики в Кыргызской Республике.
--	--	----------------	--	---

ЭМ-04 Бишкек – Ош, соединяющаяся с автомобильными дорогами ЭМ-05 Ош - Сары-Таш - Иркештам (граница с Китайской Народной Республикой), ЭМ-06 Сары-Таш - Карамык (граница с Республикой Таджикистан), ЭМ-16 Ош - Баткен - Исфана - Кайрагач (граница с Республикой Таджикистан) и ЭМ-17 Суусамыр - Талас - Тараз (Республика Казахстан)

Характеристика дорожной инфраструктуры

Учетный номер	Наименование автомобильной дороги	Протяженность (км)	Категория автодороги	Количество полос движения (шт.)	Протяженность участков автодорог с максимальной допустимой нагрузкой на ось (км) 10 т/11,5 т	Расчетная скорость движения (км/ч)	Доля участков автодорог, соответствующих нормативным требованиям (%)	Протяженность участков автодорог, обслуживающих движение в режиме перегрузки (км)	Количество объектов дорожного сервиса (шт.)
ЭМ-05	«Ош - Сары-Таш - Иркештам» (граница с Китайской Народной Республикой)	262	II-III	2	10 т	60-90	90	10	80
ЭМ-06	«Сары-Таш - Карамык» (граница с Республикой Таджикистан)	30	III	2	10 т	60-90	80	0	15
ЭМ-16	«Ош - Баткен - Исфана – Кайрагач» (граница с Республикой Таджикистан)	403	III	2	10 т	60-90	85	5	56
ЭМ-17	Суусамыр – Талас – Тараз (Республика Казахстан)	204	II-II-IV	2	10 т	60-90	80	20	113

Мероприятия по развитию дорожной инфраструктуры

Учетный номер	Наименование автомобильной дороги	Период	Мероприятия	Программные документы, предусматривающие развитие соответствующего участка инфраструктуры
ЭМ-04 ЭМ-05	Автодорога «Бишкек - Ош», соединяющаяся с автомобильными дорогами ЭМ-05 «Ош - Сары-Таш -	2022-2026 годы	1. Реабилитация автодороги «Ош - Баткен - Исфана» (28-75 км) Завершение реабилитации участка дороги (47 км).	Во исполнение Указа Президента Кыргызской Республики «О Национальной программе развития

ЭМ-06 ЭМ-16 ЭМ-17	Иркештам» (граница с Китайской Народной Республикой), ЭМ-06 «Сары-Таш - Карамык» - (граница с Республикой Таджикистан), ЭМ-16 «Ош - Баткен - Исфана Кайрагач» (граница с Республикой Таджикистан) и ЭМ-17 «Суусамыр - Талас - Тараз» (Республика Казахстан)	2022-2023 годы	2. Проект «Реконструкция автодороги Ош - Баткен - Исфана, км 75-108», протяженностью 33 км, участок с. Караван - с. Кок-Талаа. Строительные работы завершены 15.10.2021 г. гарантийный период ответственности за недостатки завершается 15.10.2022 г.	Кыргызской Республики до 2026 года» от 12 октября 2021 года УП № 435 принято постановление Кабинета Министров Кыргызской Республики от 25 декабря 2021 года № 352, утверждено План мероприятий до 2026 года. Обеспечение развития транспортной инфраструктуры международных автотранспортных коридоров.
		2023-2026 годы	3. Предотвращения стихийных бедствий на существующей дороге Бишкек - Ош. В рамках указанного подкомпонента будет осуществляться строительство инженерно-защитных сооружений для защиты автодороги от стихийных бедствий природного характера, в частности: На км 400,1-400,8 - строительство тоннеля; На км 409 - строительство защитного сооружения от камнепадов; На км 451 - строительство подпорной стенки от оползня.	Целью проекта является улучшение транспортного потенциала и дорожной безопасности посредством реабилитации участка автодороги «Ош-Баткен-Исфана» и осуществление мер противодействия в целях снижения риска стихийных бедствий на отдельных участках автодороги «Бишкек - Ош», тем самым способствуя логистике и продвигая социально-экономический рост в регионе.
		2022-2026 годы	4. Реконструкция автодороги «Суусамыр - Талас - Тараз», Фаза IV» (км 105-199). В декабре 2021 года завершена разработка технико-экономического обоснования (ТЭО) данного проекта и 30 декабря 2021 года было направлена в фонды АКТ на рассмотрение. Согласно ТЭО стоимость проектного участка составляет - 101,4 млн. долл. США. В 2022 году планируется направить заявку в фонды АКТ с запросом о финансировании указанного проекта.	Обеспечение развития транспортной инфраструктуры международных автотранспортных коридоров.
		2022-2024 годы	5. Строительство моста на автодороге «Тараз - Талас»: Грантовый проект «Реконструкция моста через р. Урмарал на автодороге «Талас - Тараз», протяженностью 90,5 м; 1 ноября 2021 года в онлайн режиме подписан контракт между	Проектный участок расположен на 82 км автодороги международного значения по маршруту Талас (Кыргызстан) - Тараз (Казахстан), имеющей важное социально-экономическое значение для Таласской области Кыргызской Республики. Эта

			Министерством транспорта и коммуникаций и компанией «Takenaka Civil Engineering and Construction».	автодорога является единственным транзитным автомобильным маршрутом, обеспечивающим перемещение грузов из западной части Кыргызской Республики и далее в Республику Казахстан, Республику Узбекистан и Российскую Федерацию.
--	--	--	--	--

ЭМ-11 Бишкек - Балыкчы - Нарын - Торугарт - граница с Китайской Народной Республикой

Характеристика дорожной инфраструктуры

Учетный номер	Наименование автомобильной дороги	Протяженность (км)	Категория автодороги	Количество полос движения (шт.)	Протяженность участков автодорог с максимальной допустимой нагрузкой на ось (км) 10 т/11,5 т	Расчетная скорость движения (км/ч)	Доля участков автодорог, соответствующих нормативным требованиям (%)	Протяженность участков автодорог, обслуживающих движение в режиме перегрузки (км)	Количество объектов дорожного сервиса (шт.)
ЭМ-11	Бишкек - Балыкчы - Нарын - Торугарт - граница с Китайской Народной Республикой	539	I-II-III	2	10 т	60-90	100	15	82

Мероприятия по развитию дорожной инфраструктуры

Учетный номер	Наименование автомобильной дороги	Период	Мероприятия	Программные документы, предусматривающие развитие соответствующего участка инфраструктуры
ЭМ-11	Бишкек - Балыкчы - Нарын - Торугарт - граница с Китайской Народной Республикой	2022 год	Проект реконструкции автодороги Бишкек - Нарын - Торугарт, км 272- 365 (сэкономленные средства). - уложено 23 км а/б покрытия на автодороге «Он-Арча - Жаны - Талап - Ашырма»; - уложено 5 км а/б покрытия в Ат-Башинском районном центре дополнительное строительство еще 3 км; Срок завершения гарантийного периода - конец 2022 г.	Указа Президента Кыргызской Республики С. Жээнбекова «Об объявлении 2019 года Годом развития регионов и цифровизации страны». Обеспечение развития транспортной инфраструктуры международных автотранспортных коридоров.

Приложение 4

№	Наименование	Единица измерения	2021 год
I. Железнодорожный транспорт			
1.	Плотность транспортной сети (общего пользования) железной дороги	км/1 000 км ²	
2.	Транспортная мобильность населения на железнодорожном транспорте	пасс. км/ 1 чел. в год	
3.	Удельная эксплуатационная длина железнодорожных путей,	км/1 000 чел.	
	в том числе:		
	электрифицированных линий		
	скоростных железнодорожных линий		
	высокоскоростных железнодорожных линий		
II. Автомобильный транспорт и дорожное хозяйство			
4.	Удельная протяженность автомобильных дорог общего пользования	км/1 000 чел.	
5.	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования первой категории	процентов	
6.	Плотность автомобильных дорог	км/1 000 км ²	
7.	Доля парка грузовых автомобилей, оснащенных навигационными системами, в общем парке грузовых автомобилей	процентов	
8.	Доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оборудованного для перевозки маломобильных граждан, в общей численности подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического	процентов	

№	Наименование	Единица измерения	2021 год
	транспорта общего пользования		
9.	Доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оснащенного современными информационно-коммуникационными системами и навигационной системой, в общей численности подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования	процентов	
10.	Транспортная мобильность населения – всего,	пасс. км/ 1 чел. в год	
	в том числе общего пользования		
11.	Протяженность участков транспортной сети, оборудованных интеллектуальными транспортными системами, обеспечивающими управление транспортными потоками	км	

Информация о состоявшихся в 2022 году совещаниях в рамках реализации Поручения ЕМПС № 8

№	Даты	Наименование мероприятия	Вопросы	№ протокола
1.	07.07.2022	20-ое заседание подкомитета по инфраструктуре и логистике Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре ЕЭК	Об исполнении Поручения ЕМПС от 21 июня 2022 г. № 8. О подготовке ежегодного доклада «О создании и развитии транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь» за 2022 год.	№ 20-50/пр
2.	17.08.2022	Совещание уполномоченных органов государств – членов Евразийского экономического союза по исполнению Поручения Евразийского межправительственного совета от 21 июня 2022 г. № 8	Об исполнении Поручения ЕМПС от 21 июня 2022 г. № 8.	№ 20-60/пр
3.	28.09.2022	24-ое заседание Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре	Об исполнении Поручения ЕМПС от 21 июня 2022 г. № 8.	№ КА-27
4.	25.11.2022	21-ое заседание подкомитета по инфраструктуре и логистике Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре ЕЭК	Об исполнении Поручения ЕМПС от 21 июня 2022 г. № 8. О подготовке ежегодного доклада «О создании и развитии транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь» (включая информацию о ходе	

5.

№	Даты	Наименование мероприятия	Вопросы	№ протокола
			реализации Поручения Евразийского межправительственного совета от 21 июня 2022 г. № 8) за 2022 год.	
		25-ое заседание Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре	Об исполнении Поручения ЕМПС от 21 июня 2022 г. № 8. О подготовке ежегодного доклада «О создании и развитии транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь» (включая информацию о ходе реализации Поручения Евразийского межправительственного совета от 21 июня 2022 г. № 8) за 2022 год.	

**О результатах исполнения Поручения Евразийского
межправительственного совета от 21 июня 2022 г. № 8
во втором полугодии 2022 года**

21 июня 2022 г. принято Поручение Евразийского межправительственного совета № 8 (далее – Поручение ЕМПС № 8), в соответствии с которым в целях дальнейшей интеграции национальных транспортных систем государств – членов Евразийского экономического союза (далее – государства-члены, Союз, ЕАЭС) в мировую транспортную систему, увеличения объемов взаимной торговли, развития транзитного потенциала в рамках Союза и повышения конкурентоспособности евразийских транспортных коридоров и маршрутов поручено правительствам государств – членов ЕАЭС совместно с Комиссией:

активизировать (координировать) работу по развитию транспортной инфраструктуры евразийских транспортных коридоров и маршрутов, входящих в том числе в международные транспортные коридоры в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг»;

исходить из необходимости налаживания сотрудничества между институтами развития Союза и Китайской Народной Республики в целях обеспечения финансирования транспортных проектов интеграционной направленности, реализуемых в рамках развития международных транспортных коридоров в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг»;

проработать возможность подключения государств – членов ЕАЭС к реализации проектов по развитию евразийских транспортных коридоров и маршрутов, реализуемых в двустороннем формате, с целью придания им интеграционной направленности.

Следует отметить, что в ЕАЭС проводится последовательная системная работа по созданию и развитию евразийских транспортных коридоров и реализации значимых инфраструктурных проектов на евразийском пространстве, основанная на Договоре о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года, и государствами – членами ЕАЭС совместно с Евразийской экономической комиссией (далее – Комиссия) продолжают работу по формированию права Союза по развитию транспортной инфраструктуры.

Распоряжением Коллегии Комиссии от 26 октября 2021 г. № 175 утвержден перечень евразийских транспортных коридоров и маршрутов, в который включены евразийские одномодальные железнодорожные маршруты, евразийский мультимодальный маршрут, а также евразийские автомобильные коридоры и маршруты.

До конца текущего года планируется принятие распоряжения Коллегии Комиссии «О комплексном плане развития евразийских транспортных коридоров», включающем детальную информацию Сторон о мероприятиях по развитию железнодорожной, автодорожной и портовой инфраструктуры, входящей в евразийские транспортные коридоры и маршруты, а также информацию о мероприятиях, планирующихся к реализации по проекту Соглашения о допустимых массах, осевых нагрузках и габаритах транспортных средств при движении по автомобильным дорогам, включенным в евразийские транспортные коридоры.

Во исполнение пункта 6.1.5 Стратегических направлений развития евразийской экономической интеграции до 2025 года Распоряжением Евразийского межправительственного совета от 26 августа 2022 г. № 19 одобрен перечень приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств-членов, включающий 7 (семь) приоритетных проектов, направленных на развитие евразийских транспортных коридоров и маршрутов, а также развитие транзитного потенциала в рамках Союза и транспортной инфраструктуры, входящей в международные транспортные коридоры в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь».

Ориентировочная стоимость реализации проектов государств-членов составляет более **1180,49 млрд. руб.** (19,17 млрд. долл. США по курсу ЦБ РФ на 20.10.2022).

На заседании Евразийского межправительственного совета 21 июня 2022 г. рассмотрен Доклад за 2021 год «О создании и развитии транспортной инфраструктуры на территориях государств-членов в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь» (размещен на официальном сайте Комиссии).

Информация, подготовленная в рамках Доклада за 2021 год, свидетельствует о активной реализации в государствах-членах проектов по строительству, реконструкции и модернизации объектов транспортной инфраструктуры.

В настоящее время проводится работа по подготовке Доклада за 2022 год, а также по исполнению Поручения Евразийского межправительственного совета от 26 августа 2022 г. № 8 по активизации (координации) работы по развитию транспортной инфраструктуры евразийских транспортных коридоров и маршрутов. Результаты данной работы будут рассмотрены на заседании Межправительственного совета в первом полугодии 2023 года.

В ситуации постоянно меняющихся внешних вызовов и нарушения ранее сложившихся транспортно-логистических цепочек, усилия Сторон и Комиссии направлены на развитие евразийских транспортных коридоров, реализацию приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств-членов, поиск стабильных устойчивых источников финансирования для реализации инфраструктурных проектов, а также постепенный переход к полной цифровизации перевозок.

По итогам состоявшихся обсуждений Стороны решили в каждом отчетном полугодии определять отдельные актуальные вопросы для углубленной проработки и осуществлять работу по исполнению Поручения ЕМПС № 8 в увязке с проводимой работой по реализации Стратегических направлений развития евразийской экономической интеграции до 2025 года, а также с работой по Плану мероприятий («дорожной карте») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза на 2021 – 2023 годы.

Таким образом, во втором полугодии текущего года Стороны работали по вопросам:

о налаживании сотрудничества между институтами развития ЕАЭС и КНР в целях обеспечения финансирования транспортных проектов интеграционной направленности, реализуемых в рамках развития международных транспортных коридоров в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг»;

о предложении Армянской стороны о рассмотрении целесообразности создания консорциума транспортных компаний по координации перевозок в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг».

При этом, Стороны определили, что углубленная проработка вопроса «О проработке возможности подключения государств – членов ЕАЭС к реализации проектов по развитию евразийских транспортных коридоров и маршрутов, реализуемых в двустороннем формате, с целью придания им интеграционной направленности» будет проведена в первом полугодии 2023 года. Информация Сторон относительно предложений по активизации (координации) работы по развитию транспортной инфраструктуры и информация по проектам, реализуемым в двустороннем формате прилагается (Приложение 1).

По предложению Армянской Стороны рассмотреть целесообразность создания консорциума транспортных компаний по координации перевозок в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг» ожидается детальная информация.

По вопросу налаживания сотрудничества между институтами развития ЕАЭС и КНР в План (Дорожную карту) Евразийской экономической комиссии по развитию торгово-экономического сотрудничества Евразийского экономического союза и его государств-членов с Китайской Народной Республикой (утв. Приказом Председателя Коллегии от 14.07.2022 № 245) включено соответствующее мероприятие.

При этом, в ходе совещания 19 сентября текущего года от представителей институтов развития Союза, принявших участие в совещании (*Список участников-представителей институтов развития Союза прилагается*), не поступили предложения по вопросу о налаживании сотрудничества между институтами развития Союза и Китайской Народной Республики.

По итогам 21-го заседания подкомитета по инфраструктуре и логистике с участием представителей ЕАБР и ЕФСР участники решили в срок до 21 декабря 2022 г. направить информацию о возможных механизмах взаимодействия с государствами-членами и Комиссией по обеспечению финансирования транспортных проектов интеграционной направленности, реализуемых в рамках развития международных транспортных коридоров в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг».

Также, Транспортным блоком Комиссии предложено рассмотреть данный вопрос на очередном заседании Совместной комиссии по реализации Соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Китайской Народной Республикой, с другой стороны, от 17 мая 2018 года (далее – Совместная комиссия).

В Торговый блок Комиссии направлены полученные позиции Сторон о заинтересованности в реализации транспортных проектов интеграционной направленности совместно с Китайскими партнерами Республика Армения исх. от 10.10.2022 № АС/252/26816-2022, вх. в ЕЭК от 20.10.2022 № 19859; Республика Беларусь исх. от 07.10.2022 № 04-02-08/8696, вх. в ЕЭК от 21.10.2022 № 19966; Кыргызская Республика исх. от 14.10.2022 № 07-5/5159, вх. в ЕЭК от 27.10.2022 № 20370; Российская Федерация исх. от 13.10.2022 № 9-1227, вх. в ЕЭК от 20.10.2022 № 19918) для включения вопроса в повестку заседания Совместной комиссии (служебные записки Департамента транспорта и инфраструктуры от 20.10.2022 № 20-23398/Э, от 31.10.2022 № 20-24141/Э).

Вопрос не включен в повестку заседания Совместной комиссии 1 декабря 2022 г. При этом, Торговым блоком Комиссии планируется проинформировать Китайскую Сторону о намерениях государств – членов ЕАЭС в ходе указанного заседания Совместной комиссии.

На заседании Совместной комиссии ...

Дополнительно, до Сторон доведена информация о подготовке Блоком по макроэкономической политике Комиссии Положения о разработке, финансировании и реализации совместных программ и проектов Союза в целях реализации Плана мероприятий по реализации Стратегических направлений развития евразийской экономической интеграции до 2025 года.

Справочно:

Вопрос о реализации Поручения ЕМПС № 8 рассматривался на совещаниях уполномоченных органов государств – членов ЕАЭС 17 августа и 19 сентября текущего года (протоколы № 20-60/пр и № 20-70/пр), а также на 24-м заседании Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре 28 сентября текущего года (протокол № КА-27) и на 21-м заседании подкомитета по инфраструктуре и логистике (протокол от 25.11.2022 № ...).

Во исполнение Поручения ЕМПС № 8, уполномоченным органам государств – членов ЕАЭС направлялись письма (исх. ЕЭК от 23.06.2022 № ТА-1637/20, от 27.09.2022 № КА-2535/20, от 22.11.2022 № КА-3057/20).

Сводная информация государств-членов ЕАЭС по исполнению поручения ЕМПС от 21.06.2022 № 8
(по запросу ДТиИ ЕЭК от 23 июня 2022 г. № ТА-1637/20)

Республика Армения <i>(письмо Министерства территориального управления и инфраструктур вх. от 14.07.2022 № 13338)</i>
На территории Республики Армения реализуются инвестиционные проекты, которые нацелены на восстановление и улучшение межгосударственных дорог страны. М-1, Ереван - Гюмри граница Грузии (Бавра) Общая протяженность межгосударственной автодороги М 1 Ереван - Гюмри граница Грузии составляет 173,7 км В 2022 г. за счет государственного бюджета РА планируется отремонтировать более 5,7 км. дорог, а в 2023 г. за счет государственного бюджета РА - более 17,7 км межгосударственных дорог. М-2, Ереван - Ерасх - Горис - Мегри - граница Исламской Республики Иран (Мегри) Общая протяженность межгосударственной автодороги М-2 Ереван - Ерасх - Горис - Мегри - граница Исламской Республики Иран составляет 384,3 км В 2022г. за счет государственного бюджета РА планируется отремонтировать более 41,29 км дорог, а в 2023 г. за счет государственного бюджета РА -55,878 км межгосударственных дорог. М-4, Ереван - Севан - Иджеван - граница Азербайджанской Республики Общая протяженность межгосударственной автодороги М 4 М-4 Ереван - Севан - Иджеван - граница Азербайджанской Республики составляет 148,2 км В 2022г. за счет государственного бюджета РА планируется отремонтировать более 5 км, а в 2023 г. - 3,96 км межгосударственных дорог. М-6, Ванадзор – Алаверди - граница Грузии <u>Восстановление и улучшение межгосударственной автомагистрали М 6. Ванадзор - Алаверди - граница Грузии</u> Общая протяженность межгосударственной автодороги М6 Ванадзор - Алаверди - граница Грузии составляет 91.2 км. Программа реализуется в 2 этапа: Ванадзор - Туманян (38,45 км, финансировалась Европейским

Инвестиционным Банком) и Туманян - таможенный пункт Баграташен (51,74 км, финансируется Азиатским Банком Развития).

Строительство 1-го этапа началось в сентябре 2016 года. Участок дороги был отремонтирован и введен в эксплуатацию 24 декабря 2018 года.

Строительство 2-го этапа началось в 29 мая 2018 года. В рамках проекта подписано 3 договора на выполнение строительных работ. Строительные работы должны были завершиться в 2020 году, но по техническим причинам строительные работы планируется завершить до конца 2022 года.

М-8, Ванадзор (пункт пересечения с автомобильной дорогой М-6) - Дилижан

Общая протяженность межгосударственной автодороги М-8 Ванадзор (пункт пересечения с автомобильной дорогой М-6) - Дилижан составляет 42 км

Межгосударственная дорога М-8 была отремонтирована из средств государственного бюджета Республики Армения. Дорожно-строительные работы завершены. Дорога сдана в эксплуатацию.

В настоящее время в Республике Армения реализуется значимый инфраструктурный проект **«Север - Юг»**.

«Север - Юг» - это крупный инвестиционный проект, действующий на территории Армении, который нацелен на реконструкцию автомагистрали, протяженностью 550 км, вдоль всей территории Армении, соединяющий Центральную Азию, Индию и Иран с Грузией, Российской Федерацией и Европой, в соответствии с высокими международными стандартами. Пересекая территорию Армении с юга на север (Мегри - Капан - Горис - Ереван - Аштарак - Гюмри - Бавра), коридор примыкает с юга к грузинской дороге, ведущей к портам Поти и Батуми (на Черном море) и далее к России, странам СНГ и Евросоюза. Автодорога «Север - Юг» также является частью международной магистрали АН 82, связывающей между собой такие страны Центральной Азии, как Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

Комплексный проект «Строительство автодорожного коридора «Север - Юг» является одним из приоритетов развития дорожно-транспортной сети Республики Армения, что отражено в «Программе экономического развития Республики Армения на период с 2013 по 2015 гг.».

Финансирование инвестиционной программы транспортного коридора осуществляется на основании подписанного 15.09.2009 г. между Правительством Республики Армения и Азиатским банком развития рамочного соглашения о финансировании. На данный момент финансирование реконструкции и строительства транспортного коридора осуществляется при финансовой поддержке Азиатского банка развития, Европейского инвестиционного банка и Антикризисного фонда (АКФ) Евразийского банка развития. Реализация проекта разбита на отдельные

транши, в рамках которых заключаются отдельные кредитные соглашения для каждого конкретного транша.

1. **Транш 1 (Ереван-Арташак и Ереван-Аштарак, длина 31 км)**

Строительные работы завершены.

2. **Транш 2 (Аштарак-Талин, длина 41,9 км)**

Находится в процессе строительства.

3. **Транш 3** финансируется двумя донорами и разделен на два участка: **Талин - Ланджик** (длина 18.7 км) и **Ланджик-Гюмри** (длина 27.5 км). Строительные работы на обоих участках начаты с 2016 г. и планируется завершить 31.12.2023

4. **Транш 4** разделен на участки: Арташат - Сисиан, Сисиан - Каджаран и Каджаран - Агарак.

4.1 **Транш 4 (Арташак – Сисиан, длина 162 км)**

Для указанного участка подготовлен предварительный проект.

Строительство участка Арташат-Сисиан также рассматривается с точки зрения реализации проекта в рамках концессии (Investment and PPP (ГЧП)). Существующий участок дороги М-2 должен быть сохранен в качестве бесплатной альтернативы новой платной дороге. На участке Арташат-Сисиан также предусматривается строительство новых тоннелей, мостов и других искусственных сооружений.

4.2 **Транш 4 (Сисиан – Каджаран, длина 60 км.)**

Детальный проект и смета строительства готовы и прошли все необходимые экспертизы. Инвестиционная программа строительства участка дороги Сисиан - Каджаран утверждена Постановлением Правительства РА № 1564-11 от 24.09.2021 г.

Планируется построить новую дорогу II технической категории, общей протяженностью около 60 км, в том числе 27 мостов, общей протяженностью 4,7 км и 9 тоннелей, общей протяженностью 12,5 км (самый длинный - Баргушатский тоннель, протяженностью около 8,6 км).

Расчетный срок строительства - 6 лет.

4.3 **Транш 4 (Каджаоан - граница Ирана, длина - 45 км, строительство Каджаранского тоннеля-перспективный проект).**

Для указанного участка ведутся работы по подготовке окончательного детального проекта. Донором проекта «Строительство автодорожного коридора «Север-Юг» (4 очередь)» (участок от г. Агарак до г. Каджаран, протяженностью не менее 32 км) выступил Евразийский фонд стабилизации и развития в лице управляющего - Евразийского банка развития.

По итогам международного тендера на детальное проектирование участка Каджаран - Агарак победителем

стало СП, состоящее из «IRE) Engineering») и «GP Engineering» (Италия). Соответствующее соглашение было одобрено Евразийским фондом стабилизации и развития, после чего 11 июня 2019 года было подписано сторонами. В 2019 году начались предусмотренные договором проектные работы, которые завершились в 2021 году.

Строительство Каджаранского тоннеля.

Согласно детальному проекту, планируется построить новый тоннель, протяженностью около 7,2 км и подходы к нему (около 4 км).

Расчетный срок строительства - 6 лет.

5. Транш 5 (обходная дорога города Гюмри и Гюмри - Бавра. длина 63 км.)

Детальный рабочий проект и смета строительства готовы и в настоящее время проходят необходимую экспертизу.

Программа готова к реализации.

Республика Беларусь

(письмо Министерства транспорта и коммуникаций вх. от 05.07.2022 № 12672)

Реконструкция автомобильной дороги М-1/Е30 Брест (Козловичи) – Минск – граница Российской Федерации (Редьки) на всем протяжении (610 км)

С Главой государства согласована Концепция реконструкции автодороги М-1/Е 30.

Ведется поиск заемных средств для проведения реконструкции.

Общая стоимость реализации: 1 940 млн. долл. США.

Структура финансирования (потребность в привлечении финансирования): необходимо привлечение заемных средств для проведения реконструкции.

Реконструкция автомобильной дороги М-10 граница Российской Федерации (Селище) – Гомель – Кобрин (на участке км 109,9-км 195,15).

Проводится 2-й этап конкурса по выбору частного партнера по проекту государственно- частного партнерства.

Размер выплат частному партнеру за работы по реконструкции участка дороги и ее эксплуатации на период 20 лет должны составлять не более 461,3 млн. евро.

Структура финансирования (потребность в привлечении финансирования): привлеченные средства частного партнера, бюджетные средства на проектно-изыскательские работы.

Участие в финансировании институтов развития, банков, финансовых организаций и др.: предполагается привлечение частным партнером финансовых средств кредитующих организаций, входящих в консорциум.

Республика Казахстан

(письмо Министерства индустрии и инфраструктурного развития вх. от 18.07.2022 № 13525) и информация по итогам 21-го заседания подкомитета по инфраструктуре и логистике (от 25.11.22 №)

Казахстаном проводится совместная работа по развитию транспортной инфраструктуры - так, в декабре 2021 года, совместно с Министерством транспорта Российской Федерации были подписаны Планы совместных действий с Дорожными картами по развитию автодорожной инфраструктуры и пунктов пропуска на 2021-2030 годы.

На данный момент ведутся подготовительные работы (внутригосударственное согласование) по межправительственному соглашению проекта Меридиан между Республикой Казахстан, Республикой Беларусь, Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой.

Проектом предусмотрена реконструкция участка автодороги «Актобе - Уральск - гр. РФ на Самару» (протяженность 523 км, с переводом на 1 категорию с 4-х полосным движением на период с 2026-2030 гг.)

Строительство 3-го пограничного железнодорожного перехода между Казахстаном и Китаем через Бахты (РК) и Тачэн (КНР) позволит предложить решение по привлечению транзитных грузов (руда, уголь, металлы, лес и контейнера) и по увеличению казахстанского экспорта (уголь, металлы, руда, зерно).

ОАО «РЖД» выразили заинтересованность участия в строительстве на казахстанской стороне железнодорожной линии Бахты – Аягоз.

Совместно с ОАО «РЖД» разрабатывается Дорожная карта по реализации проекта «Строительство железнодорожной линии Аягоз-Бахты».

В рамках Дорожной карты АО «НК «КТЖ» начаты процедуры по анализу существующих объемов перевозок грузов в сообщении Россия-Казахстан-Китай до 2030 года с разделением на пункты пропуска Достык, Алтынколь и по направлениям с учетом строительства.

4 августа т.г. в формате ВКС состоялась рабочая встреча между АО «НК «КТЖ» и ГК «КЖД», в ходе которого рассматривался данный вопрос.

Казахстанская сторона отметила необходимость строительства третьего железнодорожного погранперехода между Китаем и Казахстаном, создания совместной рабочей группы между АО «НК «КТЖ» и ГК «КЖД», подписания Меморандум между АО «НК «КТЖ» и ГК «КЖД» о совместных действиях по реализации проекта.

Китайская железная дорога отметила целесообразность изучения данного проекта после достижения договоренностей на высшем уровне Государственных ведомств РК и КНР, и что продолжит работу в данном направлении с АО «НК «КТЖ» после подписания регламентирующего документа между Министерством индустрии и инфраструктурного развития РК и Государственным комитетом по развитию и реформам КНР о взаимодействии в открытии третьего железнодорожного пункта пропуска между РК и КНР на участке Бахты (РК) - Тачэн (КНР).

Заинтересованными государственными органами РК проводятся мероприятия по реализации данного проекта.

Кыргызская Республика

(письмо Министерства транспорта и коммуникаций вх. от 27.07.2022 № 14044)

На сегодняшний день, Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики реализует 12 инвестиционных проектов строительства магистральных автодорог и еще 4 проекта находятся на стадии подготовки. Данные проекты реализуются за счет привлечения средств доноров-партнеров и входят в различные международные и национальные дорожные коридоры.

В связи с неоконченным строительством и реабилитацией новых транспортных коридоров, в перечень евразийских транспортных коридоров, на сегодняшний день входят:

1) ЭМ-01 Бишкек - Луговое - Кордай (Республика Казахстан) соединяющие с автомобильными дорогами участок ЭМ-02 Алматы - Бишкек - Ташкент, участок ЭМ-04 Бишкек - Ош, ЭМ-03 Кара-Балта - Чалдовар – граница с Республикой Казахстан;

2) ЭМ-04 Бишкек - Ош соединяющие с автомобильными дорогами ЭМ-05 Ош - Сарыташ - Иркештам (граница с КНР), ЭМ-06 Сарыташ - Карамык (граница с Республикой Таджикистан), ЭМ-16 Ош - Баткен - Исфана - Кайрагач (граница с Республикой Таджикистан), ЭМ-17 Суусамыр - Талас - Тараз (Республика Казахстан);

3) ЭМ-11 Бишкек - Балыкчы - Нарын - Торугарт - граница с Китайской Народной Республикой.

Проект Реконструкция автодороги Бишкек - Нарын - Торугарт, км 272-365 в июле 2022 года планируется устройство асфальтобетонного покрытия на этом участке автодороги. Строительные работы будут завершены 31 августа 2022 года.

По коридорам ЭМ-01, ЭМ-04

По автодороге «Бишкек- Ош» протяженностью 657 км, общая сумма инвестиций составляет 456,7 млн. долларов США, из которых освоено 317,8 млн. долларов США, и на сегодняшний день работы ведутся на двух участках: «Бишкек - Кара-Балта» и «Маданият - Джалал-Абад» общей протяжённостью 112 км. Ожидается, что строительные работы по автодороге «Бишкек - Ош» будут завершены в 2023 году.

По коридору ЭМ-04

По автодороге «Ош – Баткен - Исфана» общей протяженностью 402 км общая сумма инвестиций составила 402,67 млн. долларов США, из которых освоено 286,8 млн. долларов США. На участке автодороги от км 75 до км 108 ведутся строительные работы, а также на участке от км 28 до км 75 ведется отбор подрядных компаний для реализации проекта.

По автодороге «Талас - Тараз - Суусамыр» общая сумма инвестиций составляет 49,4 млн. долларов США. Протяженность автодороги 199 км, из которых покрыто финансированием 105 км. Ведутся работы по изысканию финансовых средств, для оставшегося участка протяженность 94 км.

По коридору ЭМ-11

Проект Реконструкция автодороги Бишкек - Нарын - Торугарт, км 272-365 в июле 2022 года планируется устройство асфальтобетонного покрытия. Строительные работы будут завершены 31 августа 2022 года.

Железнодорожная инфраструктура

Также, в рамках ЕАЭС одной из задач является создание и развитие транспортной инфраструктуры на территориях государств - членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток-Запад» и «Север-Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь».

Железнодорожный коридор Китай - Кыргызстан - Узбекистан является частью центрального экономического коридора, в рамках инициативы «Один пояс - один путь».

Данный проект является одним из важных проектов в области строительства и инфраструктуры.

Новый железнодорожный коридор станет южным ответвлением континентального моста Евразии и откроет доступ на рынки Юго-Восточной, Западной Азии и стран Ближнего Востока. Также данный маршрут сможет обеспечить доставку грузов из Китая в Кыргызстан, а также в страны Центральной Азии, Ближнего Востока, в том числе Турцию и далее в Евросоюз. Проект обеспечит повышение конкурентоспособности на международном рынке транзитных перевозок за счет сокращения расстояния и времени доставки грузов.

Реализация настоящего проекта будет иметь общий положительный социально-экономический эффект в развитии экономики Кыргызстана и окажет значительное содействие расширению оказываемых транспортных услуг населению, развитию и совершенствованию транспортной инфраструктуры, а также эффективному использованию транзитного потенциала государств-членов ЕАЭС.

В настоящее время по проекту строительства железной дороги Китай - Кыргызстан - Узбекистан стороны продолжают переговорный процесс. Основными темами для обсуждения являются такие технические вопросы как маршрут прохождения железной дороги, ширина колеи и размещение перегрузочной станции.

В ближайшее время планируется разработка технико-экономического обоснования проекта строительства железной дороги Китай - Кыргызстан - Узбекистан на участке по территории Кыргызской Республики.

В целях более ускоренного пропуска грузовых транспортных средств через Государственную границу Кыргызской Республики в пунктах пропуска, с июля 2017 года Пограничной службой пересмотрено и принято с

изменениями и дополнениями обновленное Руководство по осмотру (досмотру) транспортных средств органами пограничного контроля (далее - Руководство).

В соответствии с указанным Руководством, предусматривается проведение внешнего и внутреннего визуального осмотра транспортного средства (грузовых помещений), не связанного с его вскрытием, демонтажем отдельных частей, агрегатов и нарушением упаковки грузов и товаров.

При этом, расчетная продолжительность осмотра не должна превышать для:

легковых автомашин - до 5 минут.

грузовых автомашин - до 10 минут;

автобусов - до 15 минут.

В случаях, если в ходе осмотра транспортного средства выявлены признаки укрытия нарушителей Государственной границы, признаки, указывающие на незаконное перемещение грузов, товаров и животных, а также при наличии оперативной информации в отношении определенного транспортного средства или отдельной категории транспортных средств, проводится досмотр. Продолжительность досмотра не должна превышать:

легковых автомашин - до 15 минут;

грузовых автомашин - до 20 минут;

автобусов - до 30 минут.

На внутренних границах Евразийского экономического союза в интересах поддержания режима в пунктах пропуска, а также создания благоприятных условий для организованного пересечения Государственной границы лицами во всех пунктах пропуска на кыргызско-казахстанском участке границы проведены работы по совершенствованию инфраструктуры пунктов пропуска. Реконструкция и модернизация нижеуказанных пунктов пропуска на кыргызско-казахстанском участке границы приведена в соответствие с международными стандартами и в настоящее время имеет следующую пропускную способность пропуска лиц и транспортных средств:

1. В пунктах пропуска «Токмок-автодорожный», «Кенбулун-автодорожный», «Чалдыбар-автодорожный», «Чон-Калка-автодорожный», имеются по 4 кабины паспортного контроля на въезд в Кыргызскую Республику и по 4 кабины на выезд из Кыргызской Республики. Средняя технологическая пропускная способность каждого пункта пропуска составляет 8600-8800 лиц и 350-380 транспортных средств в сутки,

2. В пункте пропуска «Актилек-автодорожный» основное внимание уделяется пропуску грузовых транспортных средств, в связи с чем, средняя технологическая пропускная способность составляет 7000-7200 лиц и 600-700 транспортных средств в сутки.

3. Пункт пропуска «Акжол-автомобильный» полностью реконструирован в 2020-2021 годах, открытие нового пункта пропуска проведено 2 апреля 2021 года и в настоящее время в нем имеется 19 кабин паспортного контроля на въезд в Кыргызскую Республику и 19 кабин на выезд из Кыргызской Республики для пассажиропотока. а также по 6 кабины паспортного контроля в каждом направлении (въезд/выезд) для оформления водителей транспортных средств. Средняя технологическая пропускная способность данного пункта пропуска составляет 37000-39000 лиц и 1700-2000 транспортных средств в сутки. Таким образом, в Кыргызстане среди автомобильных пунктов пропуска, КПП «Акжол-автомобильный» является самым объемным по территории пунктом пропуска, где установлены современные технические средства пограничного контроля и созданы благоприятные условия для лиц, следующих через Государственную границу.

Вместе с тем, в рамках договоренностей, достигнутых по итогам официального визита Президента Республики Казахстан К.К. Токаева в Кыргызскую Республику, состоявшегося 26 мая 2022 года, ПС ГКНБ КР проводится работа по возобновлению функционирования пункта пропуска через Государственную границу «Кичи-Капка-автомобильный» (Кыргызская Республика) и «Бесагаш-автомобильный» (Республика Казахстан) и создания в них благоприятных условий для прохождения граждан и пассажирских автотранспортных средств.

Кроме этого, постоянно осуществляются все необходимые мероприятия по повышению уровня двухстороннего пограничного сотрудничества, Пограничная служба государственного комитета национальной безопасности Кыргызской Республики на постоянной основе принимает участие в подготовке предложений для заключения соглашений по упорядочению функционирования пунктов пропуска.

Модернизация пунктов пропуска на внешних границах ЕАЭС предусмотрена в рамках Плана мероприятий («дорожной картой») по присоединению Кыргызской Республики к Таможенному союзу Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации, утвержденного Решением Высшего Евразийского экономического совета от 29 мая 2014 года №74 и возложена на государственную таможенную службу при Министерстве финансов Кыргызской Республики.

Приложение:

Характеристика дорожной инфраструктуры

Мероприятия по развитию дорожной инфраструктуры

Российская Федерация

(письмо Министерства транспорта вх. от 19.07.2022 № 13604)

Российская сторона проводит последовательную работу, направленную на повышение потенциала евразийских транспортных коридоров.

В части транскаспийского маршрута международного транспортного коридора «Север-Юг» планируется организация сквозных сервисов, таких как линейное судоходство между морскими портами Астрахань/Оля — иранские морские порты на Каспии (налаживание прямого паромного и контейнерного сообщения). Продолжается работа по развитию портовой инфраструктуры. В частности: в морском порту Махачкала к 2024 году планируется строительство зернового терминала мощностью 1,5 млн тонн; на территории морского порта «Оля» к 2031 году завершится строительство контейнерного терминала с грузооборотом до 8 млн тонн.

В створах международного транспортного коридора «Север-Юг» расположено и функционирует 15 пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации (5 автомобильных, 7 железнодорожных и 3 морских пункта пропуска).

Из 15 пунктов пропуска по 6 предусмотрены мероприятия по строительству, реконструкции и техническому перевооружению.

В целях создания безопасных с точки зрения таможенного администрирования цепочек поставок Федеральной таможенной службой проводится работа с таможенными службами Ирана, Индии и Турции по разработке соглашений о взаимном признании уполномоченных экономических операторов, а также реализации и модернизации проектов «Зеленый коридор»/«Упрощенный таможенный коридор».

В рамках международного транспортного маршрута «Европа - Западный Китай» на территории Российской Федерации планируется строительство автомобильной дороги М-12 Москва - Нижний Новгород - Казань (завершение - 2024 год), строительство обхода г. Тольятти с мостовым переходом через р. Волгу (завершение - 2023 год), развитие существующей дорожной сети федерального значения (автомобильные дороги А-151 Цивильск - Ульяновск, М-5 «Урал», Р- 239 Казань - Оренбург - Акбулак - граница с Республикой Казахстан).

Реализация проекта строительства автомобильной дороги М-12 осуществляется в рамках федерального проекта «Строительство автомобильных дорог международного транспортного коридора Европа - Западный Китай» национального проекта «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года» и в период до 2024 года предусматривает девять этапов строительства автомобильной дороги М-12, общей протяженностью 810 км.

Реализация проекта обеспечит разгрузку одного из самых загруженных направлений в стране - автомобильной дороги М-7 «Волга» и свяжет крупнейшие региональные центры и агломерации (Московская, Владимирская, Нижегородская области, республики Чувашия и Татарстан) с сетью скоростных автомобильных дорог европейской части России. Это позволит существенно сократить время в пути от Москвы до Казани (с 12 до 6,5 часов), а также

обеспечить прирост внутреннего грузопотока (до 70 млн тонн в первый год эксплуатации).

СПИСОК УЧАСТНИКОВ

совещания во исполнение Поручения Евразийского межправительственного совета от 21 июня 2022 г. № 8

19 сентября 2022 г.

Председательствующий	
Тутунджян Айк Арменович	заместитель директора Департамента транспорта и инфраструктуры
от Республики Беларусь (в режиме видеоконференции)	
Леончик Сергей Александрович	начальник управления развития автомобильных дорог главного управления автомобильных дорог Министерства транспорта и коммуникаций
от Республики Казахстан (в режиме видеоконференции)	
Рахимжанов Данияр Маратович	эксперт управления развития транзита Департамента транспортной политики и инфраструктуры Министерства индустрии и инфраструктурного развития
от Кыргызской Республики (в режиме видеоконференции)	
Акбар уулу Данияр	ведущий специалист Управления автомобильного и железнодорожного транспорта Министерство транспорта и коммуникаций
Алымбеков Айбек Абдыкулович	главный специалист отдела международных перевозок ДНВТ при Министерстве транспорта и коммуникаций
Бекбоева Жазгуль Максымбековна	ведущий специалист отдела по работе с ЕАЭС Управления координации ЕАЭС Министерства экономики и коммерции
Молдокалиева Динара Токтомамбетовна	главный специалист Управления экономики, бухгалтерского учета и отчетности Министерства транспорта и коммуникаций
Мукеев Авазбек	главный специалист Управления автомобильных дорог Министерства транспорта и коммуникаций
Озбекова Айзада Мелисовна	заведующая отделом ГЧП и цифровизации Министерства транспорта и коммуникаций
Расулова Асель Замирбековна	ведущий специалист Отдела внешних связей и интеграции Министерства транспорта и коммуникаций
от Российской Федерации (в режиме видеоконференции)	
Аверин Александр Алексеевич	отдел евразийской интеграции Департамента зарубежных проектов и международного сотрудничества ОАО "РЖД"

Есаян Шушаник Джанибековна	заместитель начальника отдела межправительственных комиссий и стран СНГ Департамента международного сотрудничества Министерства транспорта
Коломеец Виктория Сергеевна	Департамент евразийской интеграции Министерства экономического развития
Вылежнев Владимир Дмитриевич	специалист отдела международных транспортных коридоров и экспорта транспортных услуг Департамента международного сотрудничества Министерства транспорта
Ращукон Сергей Александрович	начальник отдела отраслевого регулирования в ЕАЭС Департамента евразийской интеграции Министерства экономического развития
от Финансовых институтов	
Богущ Олег Николаевич	советник Председателя Правления ОАО «Банк развития Республики Беларусь»
Былина Вячеслав Анатольевич	генеральный директор ОАО «Агентство сервисизации и реинжиниринга»
Пасеко Сергей Иванович	исполнительный директор Дирекции по транспорту и инфраструктуре Евразийского банка развития
Владыкина Татьяна Викторовна	руководитель проекта ОАО «Агентство сервисизации и реинжиниринга»
Фирсов Сергей Вячеславович	руководитель аналитического департамента Российско-Кыргызского Фонда развития
Якунин Владимир Николаевич	руководитель Департамента поддержки проектной деятельности Евразийского банка развития
Геннадий Васильев	начальник отдела по работе с институтами-партнерами Евразийского фонда стабилизации и развития
от Евразийской экономической комиссии	
Ахметов Адыл Азаматович	главный специалист-эксперт отдела инфраструктуры Департамента транспорта и инфраструктуры
Джаппаркулов Аскар Абдисаттарович	директор Департамента макроэкономической политики
Мусин Аскар Касимжанович	заместитель начальника отдела инфраструктуры Департамента транспорта и инфраструктуры
Несветаилова Светлана Владимировна	начальник отдела инфраструктуры Департамента транспорта и инфраструктуры
Пантелеев Андрей Алексеевич	начальник отдела стратегий экономической политики Департамента макроэкономической политики
Петакчян Наре Мисаковна	консультант отдела стратегий экономической политики Департамента макроэкономической политики
Пименов Глеб Васильевич	главный специалист-эксперт отдела инфраструктуры Департамента транспорта и инфраструктуры

Сердюкова Елена Юрьевна	начальник отдела доступа на внешние рынки и урегулирования торговых споров начальник отдела доступа на внешние рынки и урегулирования торговых споров Департамента торговой политики
Тумасян Ара Каринович	консультант отдела агропромышленной политики, межгосударственных программ и проектов Департамента агропромышленной политики
Туралин Айдар Ахбергенович	консультант отдела инфраструктуры Департамента транспорта и инфраструктуры
Янушевская Анна Вадимовна	заместитель начальника отдела правил и условий торговли товарами Департамента торговой политики
Ямбаева Анна Александровна	советник отдела адвокатиования предпринимательства Департамента развития предпринимательской деятельности

**Сводная информация о приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов
в сфере транспорта государств – членов Евразийского экономического союза
(на основании информации, полученной по запросу ДТиИ ЕЭК от 23.06.2022 № 20-167)**

Наименование проекта	Предполагаемый маршрут, протяженность и планируемые объемы перевозок	Сроки реализации и текущая стадия реализации	Общая стоимость реализации	Структура финансирования (собственные, заемные средства), потребность в привлечении финансирования (при наличии)	Участие в финансировании институтов развития, банков, финансовых организаций и др.	Увеличение грузооборота между Китаем и Европой/ интеграционный эффект при реализации проектов (инф. Департамента)
Республика Армения (получено в рабочем порядке)						
1. Инвестиционная программа дорожного коридора «Север – Юг», четвертая очередь (Транш-4)	1. Арташат-Сисиан 176 км км 29+000 – км 205+000 2. Сисиан-Каджаран 60 км км 0+000 – км 60+000 3. лот 1 Каджаран-Агарак 32км км 10+300 – км 42+300 4. лот 2 Каджаран-Агарак 10,3км (включая 7км тоннель) км 0+000 – км 10+300	1. Арташат-Сисиан срок не определен проект на стадии разработки 2. Сисиан-Каджаран срок ввода эксп. до 2027 г. проект в наличии строительные работы начнутся при завершении тендера 3. лот 1 Каджаран-Агарак срок ввода в эксп. до 2026 г.	1. Арташат-Сисиан сумма не определена 2. Сисиан-Каджаран в процессе тендера (сумма не разглашается) 3. лот 1 Каджаран-Агарак в процессе тендера (сумма не разглашается) 4. лот 2 Каджаран-Агарак (включая 7км тоннель) сумма не определена	1. Арташат-Сисиан вопрос финансирования на стадии обсуждения 2. Сисиан-Каджаран заемные средства 3. лот 1 Каджаран-Агарак заемные средства и гос. бюджет 4. лот 2 Каджаран-Агарак (включая 7км тоннель) потребность в привлечении софинансирования	1. Арташат-Сисиан вопрос финансирования на стадии обсуждения 2. Сисиан-Каджаран Европейский банк реконструкции и развития и 3. лот 1 Каджаран-Агарак Евразийский фонд стабилизации и развития 4. лот 2 Каджаран-Агарак (включая	<u>Входит в МТК «Север-Юг»</u> На участке Каджаран-Агарак ожидается увеличение проезда: количества легковых автомобилей в 7 раз; количества средних и больших автобусов, двухосевых, а также трех и более осевых

Наименование проекта	Предполагаемый маршрут, протяженность и планируемые объемы перевозок	Сроки реализации и текущая стадия реализации	Общая стоимость реализации	Структура финансирования (собственные, заемные средства), потребность в привлечении финансирования (при наличии)	Участие в финансировании институтов развития, банков, финансовых организаций и др.	Увеличение грузооборота между Китаем и Европой/ интеграционный эффект при реализации проектов (инф. Департамента)
		проект в наличии строительные работы начнутся при завершении тендера 4. лот 2 Каджаран -Агарак (включая 7км тоннель) срок не определен проект на стадии разработки			7км тоннель) вопрос финансирования на стадии обсуждения	<i>грузовых автомобилей – в 3 раза *</i>
Республика Беларусь (письмо Министерства транспорта и коммуникаций вх. от 05.07.2022 № 12672)						
2. Реконструкция автомобильной дороги М-1/Е30 Брест (Козловичи) – Минск – граница Российской Федерации (Редьки)	Предполагается реконструкция автомобильной дороги М-1/Е 30 Брест (Козловичи) - Минск - граница Российской Федерации (Редьки) на всем протяжении,	С Главой государства согласована Концепция реконструкции автодороги М-1/Е 30 Ведется поиск заемных средств для проведения реконструкции	1 940 млн. долл. США	Необходимо привлечение заемных средств для проведения реконструкции	Необходимо привлечение заемных средств кредитующих организаций	<i>Входит в <u>Панъевропейский коридор № 2</u>, являющийся основным международным транспортным коридором при перевозках Европа – Россия. Сопряжение с автомобильным транспортным</i>

Наименование проекта	Предполагаемый маршрут, протяженность и планируемые объемы перевозок	Сроки реализации и текущая стадия реализации	Общая стоимость реализации	Структура финансирования (собственные, заемные средства), потребность в привлечении финансирования (при наличии)	Участие в финансировании институтов развития, банков, финансовых организаций и др.	Увеличение грузооборота между Китаем и Европой/ интеграционный эффект при реализации проектов (инф. Департамента)
	610 км					коридором «Европа – Западный Китай» Проект «Европа – Западный Китай», реализуемый совместно с РФ, РК и КНР, сократит время доставки грузов из Китая в Европу в 4,5 раза. Объемы перевозок по маршруту «Европа – Западный Китай» прогнозируются на уровне 33 млн. тонн в год *
3. Реконструкция автомобильной дороги М-10 граница	Предполагается реконструкция участка	Проводится 2-й этап конкурса по выбору частного партнера по	Размер выплат частному партнеру за работы по реконструкции	Привлеченные средства частного партнера, бюджетные	Предполагается привлечение частным партнером	Автомобильная дорога М-10 обеспечивает кратчайшую

Наименование проекта	Предполагаемый маршрут, протяженность и планируемые объемы перевозок	Сроки реализации и текущая стадия реализации	Общая стоимость реализации	Структура финансирования (собственные, заемные средства), потребность в привлечении финансирования (при наличии)	Участие в финансировании институтов развития, банков, финансовых организаций и др.	Увеличение грузооборота между Китаем и Европой/ интеграционный эффект при реализации проектов (инф. Департамента)
Российской Федерации (Селище) – Гомель – Кобрин	автодороги М-10 км 109,9 - км 195,15	проекту государственно-частного партнерства	участка дороги и ее эксплуатации на период 20 лет должны составлять не более 461,3 млн. евро	средства на проектно-изыскательские работы	финансовых средств кредитующих организаций, входящих в консорциум	<i>связь стран ЕС, РБ и РФ Ожидается, что в будущем проект интегрируется с проектом «Меридиан» *</i>
Республика Казахстан (письмо Министерства торговли и интеграции вх. от 14.07.2022 № 13372)						
4. Реконструкция казахстанских участков автомобильной дороги М-32, относящихся к международному транспортному маршруту «Европа – Западный Китай						<i>Проведенные исследования на стадии разработки ТЭО проекта показали, что объем грузоперевозок увеличится в 2,5 раза. Среднегодовой суммарный экономический эффект от реализации проекта оценочно от сокращения</i>

Наименование проекта	Предполагаемый маршрут, протяженность и планируемые объемы перевозок	Сроки реализации и текущая стадия реализации	Общая стоимость реализации	Структура финансирования (собственные, заемные средства), потребность в привлечении финансирования (при наличии)	Участие в финансировании институтов развития, банков, финансовых организаций и др.	Увеличение грузооборота между Китаем и Европой/ интеграционный эффект при реализации проектов (инф. Департамента)
						времени пути составит 33,9 млрд. тенге. Проект «Европа – Западный Китай», реализуемый совместно с РФ с РК и КНР, сократит время доставки грузов из Китая в Европу в 4,5 раза. Объемы перевозок по маршруту «Европа – Западный Китай» прогнозируются на уровне 33 млн. тонн в год *
Кыргызская Республика (письмо Министерства транспорта и коммуникаций вх. от 09.08.2022 № 14890)						
5. Электрификация железнодорожного участка	Турксиб (Луговая) – Балыкчы,	Необходима разработка ТЭО	300,0 млн. долл. США	Не определено	Не определено	Сопряжение с основным жд коридором РК

Наименование проекта	Предполагаемый маршрут, протяженность и планируемые объемы перевозок	Сроки реализации и текущая стадия реализации	Общая стоимость реализации	Структура финансирования (собственные, заемные средства), потребность в привлечении финансирования (при наличии)	Участие в финансировании институтов развития, банков, финансовых организаций и др.	Увеличение грузооборота между Китаем и Европой/ интеграционный эффект при реализации проектов (инф. Департамента)
«Луговая – Балыкчи»	321,5 км от 7,0 млн тонн в год		(ориентировочная стоимость)			<i>Значимость электрификации данного участка железной дороги обуславливается тем, что объем перевозок грузов в среднесрочном периоде прогнозируется 5,8 - 8,7 млн. тонн ежегодно и в долгосрочном периоде 6,3 - 12,5 млн. тонн. Рост объема перевозки грузов составит 200 % *</i>
Российская Федерация (письмо Министерства транспорта вх. от 19.07.2022 № 13604)						
6. Строительство и модернизация российских участков автомобильных	Общая протяженность маршрута на территории Российской	Участок 1 завершен			Отсутствуют	<i>Проект «Европа – Западный Китай», реализуемый совместно с РФ,</i>

Наименование проекта	Предполагаемый маршрут, протяженность и планируемые объемы перевозок	Сроки реализации и текущая стадия реализации	Общая стоимость реализации	Структура финансирования (собственные, заемные средства), потребность в привлечении финансирования (при наличии)	Участие в финансировании институтов развития, банков, финансовых организаций и др.	Увеличение грузооборота между Китаем и Европой/ интеграционный эффект при реализации проектов (инф. Департамента)
дорог, относящихся к международному транспортному маршруту «Европа – Западный Китай»	Федерации около 2,4 тыс. км. Маршрут состоит из трех основных частей: 1) от Санкт-Петербурга до Москвы, включая автомобильные дороги федерального значения М-11 «Нева» Москва - Санкт-Петербург и Центральную кольцевую автомобильную дорогу. 2) строящаяся автомобильная дорога М-12 Москва - Нижний Новгород - Казань, протяженностью 810 км и обход	Участок 2: Строительство автомобильной дороги М-12 Москва - Нижний Новгород - Казань: 2020-2024 годы	894 млрд. руб.	федеральный бюджет 379 млрд. рублей; внебюджетные источники – 244 млрд. рублей <i>Потребность в привлечении финансирования 271 млрд рублей</i>		<i>РК и КНР, сократит время доставки грузов из Китая в Европу в 4,5 раза. Объемы перевозок по маршруту «Европа – Западный Китай» прогнозируются на уровне 33 млн. тонн в год *</i>
		Строительство обхода г. Тольятти: 2020-2023 годы	120,8 млрд. руб.	федеральный бюджет – 67,4 млрд. рублей; внебюджетные источники – 53,4 млрд. рублей. <i>Отмечается</i>		

Наименование проекта	Предполагаемый маршрут, протяженность и планируемые объемы перевозок	Сроки реализации и текущая стадия реализации	Общая стоимость реализации	Структура финансирования (собственные, заемные средства), потребность в привлечении финансирования (при наличии)	Участие в финансировании институтов развития, банков, финансовых организаций и др.	Увеличение грузооборота между Китаем и Европой/ интеграционный эффект при реализации проектов (инф. Департамента)
	г. Тольятти с мостовым переходом через р. Волгу, протяженностью 99,3 км			<i>удорожание проекта в объеме 18,5 млрд. рублей (источник компенсации не определен)</i>		

3) участок существующей дорожной сети от пересечения со строящейся автомобильной дорогой М-12 Москва - Нижний Новгород - Казань до границы с Казахстаном (автомобильные дороги А-151 Цивильск - Ульяновск, М-5 «Урал», Р-239 Казань - Оренбург - Акбулак - граница

Наименование проекта	Предполагаемый маршрут, протяженность и планируемые объемы перевозок	Сроки реализации и текущая стадия реализации	Общая стоимость реализации	Структура финансирования (собственные, заемные средства), потребность в привлечении финансирования (при наличии)	Участие в финансировании институтов развития, банков, финансовых организаций и др.	Увеличение грузооборота между Китаем и Европой/ интеграционный эффект при реализации проектов (инф. Департамента)
	<i>с Республикой Казахстан)</i>					
7. Строительство российского участка частной автомагистрали «Меридиан»	Параметры проекта, включая протяженность, трассировку, объем и источники финансирования будут определены по итогу подготовки технико-экономического обоснования проекта (планируемый срок завершения - октябрь 2022 года)				Отсутствуют	<i>Новый автомобильный транспортный коридор</i>

* Информация из открытых источников

Ориентировочная стоимость реализации приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов
в сфере транспорта государств – членов Евразийского экономического союза

Государство-член ЕАЭС	Кол-во	Ориентировочная стоимость
-----------------------	--------	---------------------------

	проектов	<i>(указана по информации государств-членов, переведена в российские рубли по курсу ЦБ РФ на 20.10.2022)</i>
Республика Армения	1	Проект 1: стоимость не определена/не разглашается
Республика Беларусь	2	Проект 2: 1,94 млрд. долл. США (119,48 млрд. руб.) Проект 3: не более 461,3 млн. евро (не более 27,73 млрд. руб.)
Республика Казахстан	1	Проект 4: информация ожидается
Кыргызская Республика	1	Проект 5: 300,0 млн. долл. США (18,48 млрд. руб.)
Российская Федерация	2	Проект 6: 1 014,8 млрд. руб. Проект 7: стоимость не определена
Итого:	7	1180,49 млрд. руб. (19,17 млрд. долл. США)