

Доклад

об анализе реализации приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств – членов Евразийского экономического союза, предусмотренных распоряжением Евразийского межправительственного совета от 26 августа 2022 г. № 19

СОДЕРЖАНИЕ

Список сокращений	4
Введение	5
1. О реализации приоритетных проектов в рамках Евразийского экономического союза	7
2. Приоритетные проекты Республики Армения	
2.1. О ходе реализации проектов Республики Армения	8
2.2. Анализ влияния (возможного влияния) реализации приоритетных проектов Республики Армения на развитие транспортной инфраструктуры в ЕАЭС	10
3. Приоритетные проекты Республики Беларусь	
3.1. О ходе реализации проектов Республики Беларусь	11
3.2. Анализ влияния (возможного влияния) реализации приоритетных проектов Республики Беларусь на развитие транспортной инфраструктуры в ЕАЭС	13
4. Приоритетные проекты Республики Казахстан	
4.1. О ходе реализации проектов Республики Казахстан	14
4.2. Анализ влияния (возможного влияния) реализации приоритетных проектов Республики Казахстан на развитие транспортной инфраструктуры в ЕАЭС	16
5. Приоритетные проекты Кыргызской Республики	
5.1. О ходе реализации проектов Кыргызской Республики	18
5.2. Анализ влияния (возможного влияния) реализации приоритетных проектов Кыргызской Республики на развитие транспортной инфраструктуры в ЕАЭС	21
6. Приоритетные проекты Российской Федерации	
6.1. О ходе реализации проектов Российской Федерации	23
6.2. Анализ влияния (возможного влияния) реализации приоритетных проектов Российской Федерации на развитие транспортной инфраструктуры в ЕАЭС	24
7. О предложениях по финансированию приоритетных проектов	25

Заключение	27
Приложение. Информация о реализации приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств – членов Евразийского экономического союза	30

Список сокращений

Государства-члены	государства – члены Евразийского экономического союза
Договор о ЕАЭС	Договор о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года
Комиссия, ЕЭК	Евразийская экономическая комиссия
МТК	международный транспортный коридор
Союз, ЕАЭС	Евразийский экономический союз
ВЕЭС	Высший Евразийский экономический совет
ЕМПС	Евразийский межправительственный совет
ОПОП	Китайская инициатива «Один пояс – один путь»
ТМТМ	Транскаспийский Международный Транспортный Маршрут

Введение

Государствами – членами ЕАЭС совместно с Комиссией проводится большая работа по определению и реализации приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов.

Настоящий доклад «Об анализе реализации приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств – членов, предусмотренных распоряжением Евразийского межправительственного совета от 26 августа 2022 г. № 19» (далее – Доклад) подготовлен во исполнение пункта 6 Комплексного плана развития евразийских транспортных коридоров, утвержденного Распоряжением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 5 декабря 2023 г. № 179 (далее – Комплексный план) и пункта 13 Плана мероприятий («дорожной карты») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза на 2024 – 2026 годы (утв. Распоряжением Евразийского межправительственного совета от 01.10.2024 № 15).

Доклад подготовлен Департаментом транспорта и инфраструктуры Комиссии совместно с государствами – членами ЕАЭС на площадке Комиссии.

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

Целью Доклада является анализ текущей ситуации по реализации инфраструктурных проектов, включенных в перечень приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств – членов ЕАЭС (далее, соответственно – Перечень, приоритетные проекты), а также определение подходов к оценке влияния приоритетных проектов на развитие международных транспортных коридоров и транспортную связуемость в рамках Союза и с третьими странами.

Важным элементом для эффективного функционирования транспорта является наличие современной, разветвленной, безопасной и эффективно функционирующей транспортной инфраструктуры.

Наличие такой транспортной инфраструктуры позволяет:

увеличить транспортную доступность территорий государств – членов ЕАЭС и транспортную связуемость государств – членов ЕАЭС в рамках Союза и с третьими странами;

увеличить пропускную способность евразийских транспортных коридоров и международных транспортных коридоров, проходящих по территориям государств – членов ЕАЭС;

повысить скорость перевозок пассажиров и грузов;

обеспечить доступность транспортных услуг;

снизить затраты на перевозку.

Географические особенности государств – членов ЕАЭС определяют приоритетную роль транспорта в развитии конкурентных преимуществ государств – членов ЕАЭС по реализации транзитного потенциала.

Важнейшими факторами раскрытия транзитного потенциала являются развитие евразийских транспортных коридоров и интеграция транспортной системы государств – членов ЕАЭС в мировую транспортную систему посредством участия в международных транспортных коридорах.

Формирование эффективных транспортных коридоров играет важную роль в вопросах развития внешней торговли для всех стран Союза.

МТК обеспечивают устойчивость логистических цепочек для экспортно-импортных поставок товаров и стимулируют комплексное пространственное развитие внутренних территорий региона.

Потенциал транспортных коридоров существенно возрастает за счет их стыковки в разных направлениях, что дает транспортным операторам и грузовладельцам дополнительные возможности сокращать временные и финансовые издержки при организации международных перевозок.

Реализация проектов развития транспортной инфраструктуры, способствует повышению синергетических эффектов от сопряжения транспортных коридоров для всех государств – членов ЕАЭС.

Интеграционным инфраструктурным проектам, направленным на развитие международных транзитных коридоров и перспективных логистических маршрутов оказывается поддержка на национальном и интеграционном уровнях.

1. О реализации приоритетных проектов в рамках Евразийском экономического Союза

Евразийским межправительственным советом одобрен Перечень приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств – членов (Распоряжение ЕМПС от 26.08.2022 № 19 с изм. внесенными Распоряжением ЕМПС от 02.02.2024 № 1).

Перечень приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств – членов (далее, соответственно – Перечень, приоритетные проекты) подготовлен во исполнение Стратегических направлений развития евразийской экономической интеграции до 2025 года (пункт 6.1.5), утвержденных Решением ВЕЭС от 11 декабря 2020 г. № 12 (далее – Стратегические направления до 2025 года).

В настоящее время Перечень включает одиннадцать 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», из них: один проект Республики Армения, два проекта Республики Беларусь, три проекта Республики Казахстан, три проекта Кыргызской Республики и два проекта Российской Федерации.

Приоритетные проекты носят трансграничный характер наравне с евразийскими и международными транспортными коридорами, проходящими по территориям государств-членов.

Приоритетные проекты государств-членов являются составными частями, например, МТК «Север – Юг», Панъевропейского коридора № 2, Панъевропейского коридора № 9, Транскавказских коридоров, МТК «Европа – Западный Китай».

Также, по решению государств-членов приоритетные проекты включены в перечень имеющих интеграционную направленность и отвечающих задачам укрепления Союза приоритетных проектов отраслевого сотрудничества (банк данных интеграционных проектов), реализуемых и планируемых к реализации в рамках сопряжения Союза с китайской инициативой «Один пояс – один путь», который является одним из

результатов 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.

Подготовка указанного банка данных интеграционных проектов предусмотрена Стратегическими направлениями до 2025 года (пункт 11.8.6).

Комиссия осуществляет мониторинг реализации приоритетных проектов государствами – членами ЕАЭС в рамках полномочий, предусмотренных Договором о Союзе в сфере транспорта.

2. Приоритетные проекты Республики Армения



2.1. О ходе реализации проектов Республики Армения

Приоритетный проект № 1. Инвестиционная программа дорожного коридора «Север – Юг», четвертая очередь (Транш-4).

Планируется строительство следующих участков дорожного коридора:

Арташат – Сисиан: протяженность составляет около 162 км, сроки ввода в эксплуатацию не определены, проект на стадии разработки, общая стоимость реализации не определена, вопрос финансирования на стадии обсуждения.

Сисиан – Каджаран: протяженность составляет около 60 км и будет построена в три участка: северный, тоннель Баргушат и южный участок (27 км, 8,6 км и 24,2 км), срок ввода в эксплуатацию – до 2032 г., детальный рабочий проект и смета строительства подготовлены, строительные работы начнутся после завершения тендеров. В мае 2024 г. между Республикой Армения и Европейским банком реконструкции и развития (ЕБРР) было подписано кредитное соглашение на сумму 236 млн евро на строительство южного участка дороги Сисиан – Каджаран (Север-Юг). Кроме ЕБРР, для строительства северного и южного участков Сисиан – Каджаран средства предоставят также Европейский инвестиционный фонд (236 млн евро), Азиатский Банк Развития (236 млн евро) и Правительство Армении. Строительство туннеля Баргушат будет финансироваться другим донором (переговоры на стадии завершения).

Каджаран – Агарак: протяженность составляет около 32 км, срок ввода в эксплуатацию – до 2027 г. В 2018 г. был объявлен международный тендер на разработку рабочего проекта участка Каджаран – Агарак. В феврале 2019 г. были подведены итоги тендера. Проектные работы завершены в 2021 г.

Был объявлен тендер на закупку строительных работ на участке дороги Агарак – Варданидзор протяженностью 21 км и строительство дороги Варданидзор протяженностью 11 км до выезда из тоннеля. Подрядчик – СП «Abad Rahan Pars International Group and Tunnel Sadd Ariana». Договор на завершение строительства подписан 23 октября 2023 г.

Строительство участка дороги Каджаран – Агарак начато в мае 2024 г. Строительство части участка Каджаран – Агарак (вход в планируемый тоннель Агарак – Варданидзор – Каджаран) финансируется Евразийским фондом стабилизации и развития Евразийского банка развития и Правительством Республики Армения.

Каджаранский тоннель: около 10,3 км (включая 7,2 км тоннель), ориентировочный срок ввода в эксплуатацию – до 2032 г., рабочий проект готов, ориентировочная сумма реализации проекта около 153 млрд армянских драм. Правительство одобрило предложение о подписании соглашения между Республикой Армения и Евразийским фондом стабилизации и развития о

предоставлении инвестиционного кредита для финансирования проекта строительства Каджаранского тоннеля. Инвестиционный кредит в размере 200 000 000 (двести млн) долларов США будет предоставлен из средств Евразийского фонда стабилизации и развития для финансирования проекта строительства Каджаранского тоннеля. Целью проекта является увеличение потенциала транзитных перевозок и снижение аварийности на участке коридора автодороги «Север-Юг».

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.

Следует отметить, что по проекту Республики Армения изменены сроки ввода в эксплуатацию отдельных участков дорожного коридора, определены ориентировочная сумма реализации и источники финансирования по участку Каджаран – Агарак.

2.2. Анализ влияния (возможного влияния) реализации приоритетных проектов Республики Армения на развитие транспортной инфраструктуры в ЕАЭС

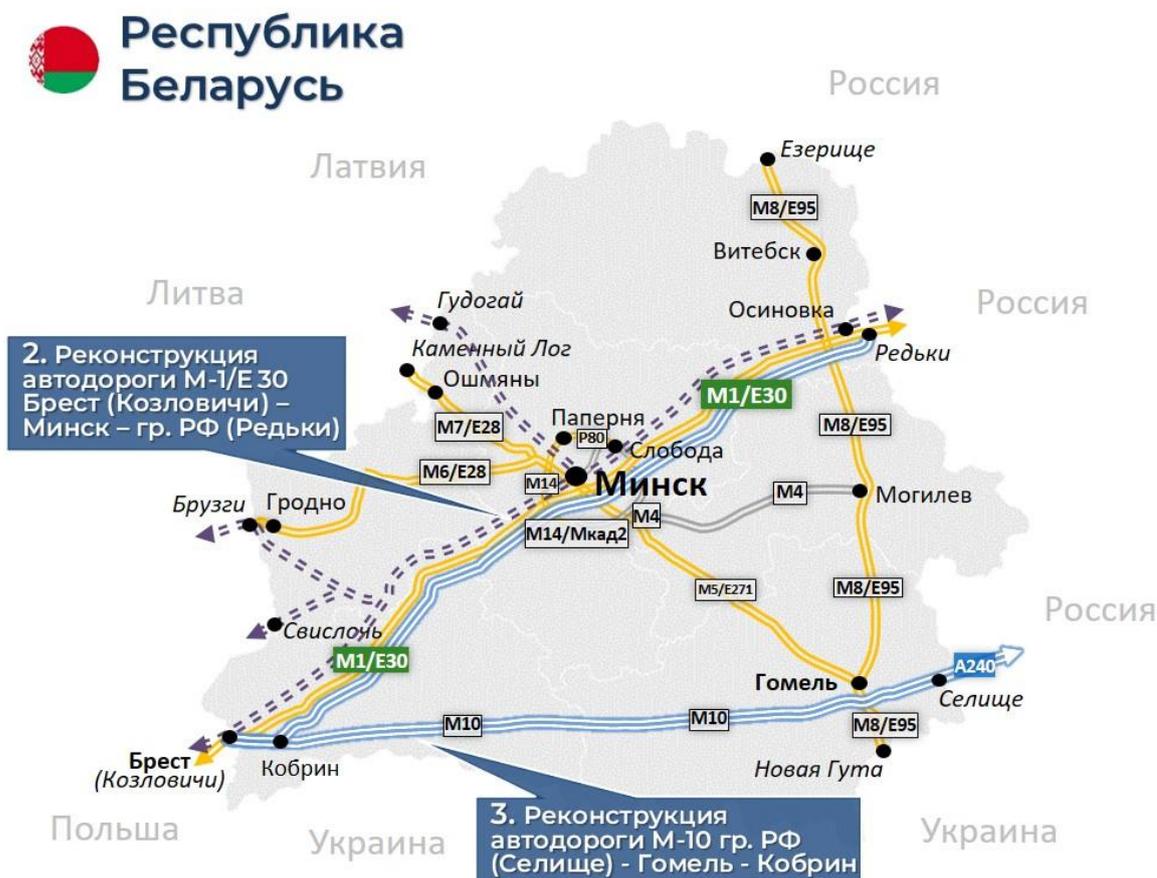
Реализация приоритетного проекта Республики Армения будет способствовать увеличению пропускной способности МТК «Север – Юг» в части, проходящей через территорию Республики Армения и повысит транспортную связуемость между Республикой Арменией, Исламской Республикой Иран, Грузией и Азербайджаном.

В рамках председательства Республики Армения в органах Союза в 2024 г. был представлен проект «Перекресток мира», предусматривающий развитие инфраструктуры между Арменией, Турцией, Азербайджаном и Исламской Республикой Иран за счет ремонта старых и строительства новых автомобильных и железных дорог.

Предполагается открыть пять контрольно-пропускных пунктов (КПП) на границе в Азербайджаном – возле населенных пунктов Каян, Сотк, Караундж, Ангехакот, Ерасх, а также два на границе с Турцией – в Ахурике и Маргаре. Кроме того, предусмотрено восстановление участков железной дороги Нрнадзор – Агарак и от Ерасха до границы с Нахичеванью, а также

ремонт четырех участков железной дороги на территории Республики Армения с целью обеспечить железнодорожное сообщение между Арменией, Азербайджаном и Турцией.

3. Приоритетные проекты Республики Беларусь



3.1. О ходе реализации проектов Республики Беларусь

Приоритетный проект № 2. Реконструкция автомобильной дороги М-1/Е 30 Брест (Козлови́чи) – Минск – граница Российской Федерации (Редьки).

В соответствии с Концепцией реализации проекта, согласованной Главой государства (резолуция от 7 октября 2020 г. № 09/582 П1129) разработана предпроектная документация по реконструкции автодороги М-1/Е 30 по Брестской области.

Автомобильная дорога М-1/Е30 Брест (Козлови́чи) – Минск – граница Российской Федерации (Редьки) протяженностью 610 км пересекает территорию республики с запада на восток, является важнейшим маршрутом перевозки транзитных грузов, по которому ежегодно проезжает около

940 тысяч грузовых и более 2 миллионов легковых автотранспортных средств, из них транзитом до 280 тысяч грузовых и до 120 тысяч легковых автотранспортных средств. Маршрут является основным связующим звеном между странами Евросоюза, Беларусью и Российской Федерацией.

Общая протяженность участка автомобильной дороги М-1/Е30 по территории Брестской области составляет 252 км. Дорога соответствует параметрам I-й категории, имеет 4 полосы движения с разделительной полосой, 59 пересечений и примыканий в одном уровне, в том числе 6 – со светофорным регулированием, 30 существующих наземных пешеходных переходов, 43 остановочных пункта, 104 существующих мостовых сооружения.

В составе движения легкой транспорт составляет 60-80% общего потока, 18-38% составляет грузовое движение (из них движение тяжеловесных автопоездов – 37,9-62,0%).

В связи с необходимостью привлечения значительного объема финансовых средств и ограниченной возможностью привлечения иностранных заимствований на модернизацию автомобильной дороги разработка предпроектной документации по Витебской и Минской областям приостановлена.

В 2022 – 2023 гг. выполнены работы по ремонту покрытия протяженностью 238,6 км, реконструкции моста через Днепро-Бугский канал на км 64,2, капитальному ремонту моста через р. Мухавец на км 28,5 (право), путепровода на км 555,8, установлено удерживающее дорожное ограждение – 17,5 тыс. погонных метров, освещение – 173 погонных метра. В 2024 г. планируется выполнить текущий ремонт на 151 км.

С учетом проведения ремонтных мероприятий автомобильная дорога М-1/Е 30 Брест (Козловичи) – Минск – граница Российской Федерации приведена в надлежащее транспортно-эксплуатационное состояние, обеспечивающее безопасность участников дорожного движения, и не требует проведения срочных мероприятий по ее реконструкции.

Вопрос реконструкции автомобильной дороги М-1/Е 30 с учетом необходимости модернизации более напряженных транспортных маршрутов республики будет рассмотрен при формировании Государственной программы «Дороги Беларуси» на 2026 – 2030 гг.

Приоритетный проект № 3. Реконструкция автомобильной дороги М-10 граница Российской Федерации (Селище) – Гомель – Кобрин.

Автомобильная дорога М-10 проходит по территории Гомельской и Брестской областей. Маршрут является одним из значимых международных транспортных маршрутов, его протяженность составляет 608 км.

В настоящее время разработана проектная документация по реконструкции участка республиканской автомобильной дороги М-10 граница Российской Федерации (Селище) – Гомель – Кобрин км 109,9 – км 195,19.

Учитывая, что меры по привлечению заемных финансовых средств для реконструкции автодороги М-10 не дали результатов, а ее транспортно-эксплуатационное состояние требует проведения незамедлительных работ, в 2024 г. начаты работы по ее реконструкции за счет средств республиканского бюджета на участке км 109,9 - км 126,0.

На участке км 0,0 – км 109,9 и км 126,0 – км 540,9 в 2022 – 2023 гг. выполнен текущий ремонт на 160,3 км дороги. В 2024 г. планируется выполнить текущий ремонт 101,6 км.

3.2. Анализ влияния (возможного влияния) реализации приоритетных проектов Республики Беларусь на развитие транспортной инфраструктуры в ЕАЭС

Республику Беларусь пересекают 2 трансъевропейских транспортных коридора (Панъевропейский коридор № 2 и Панъевропейский коридор № 9):

автомобильная дорога М-1/Е-30 (граница Российской Федерации – Минск – Брест – граница с Польшей) входит в Панъевропейский коридор № 2 в направлении «Восток – Запад». Протяженность по территории республики составляет 610 км;

автомобильная дорога М-8/Е-95 (граница Российской Федерации – Витебск – Гомель – граница Республики Беларусь) входит в Панъевропейский коридор № 9 в направлении «Север – Юг». Протяженность по территории республики составляет 456 км.

Реализация приоритетных инфраструктурных проектов Республики Беларусь будет способствовать увеличению пропускной способности панъевропейских коридоров, проходящих по территории Беларуси, вместе с

тем, повысит транспортную связуемость между странами Евросоюза, Беларусью, Российской Федерацией и Китаем.

4. Приоритетные проекты Республики Казахстан



4.1. О ходе реализации проектов Республики Казахстан

Приоритетный проект № 4. Реконструкция казахстанских участков автомобильной дороги М-32, относящихся к международному транспортному маршруту «Европа – Западный Китай».

Протяженность коридора «Европа – Западный Китай» – 8440 км, в том числе по территории Республики Казахстан – 2747 км, из них:

I категория с 4-х полосным движением – 1424 км («Кызылорда – Туркестан – Шымкент – Тараз – Алматы – Хоргос»);

II категория 1323 км («граница с Российской Федерацией – Актобе – Улгайсын – Кызылорда»).

Со стороны Республики Казахстан полная реконструкция завершена в 2017 г. (работы велись с 2009 г.).

Республика Казахстан планирует поэтапный перевод коридора «Западная Европа – Западный Китай» в первую техническую категорию с 4-х полосным движением по всей протяженности автомагистрали.

В этих целях в период с 2023 – 2025 гг. планируется завершить работы по реконструкции участка от Актобе до Улгайсын (262 км) и в дальнейшем

в период с 2025 по 2030 гг. реконструировать оставшиеся участки от Улгайсын до Кызылорды (960 км), от Актобе до границы с Российской Федерацией (101 км).

В январе 2024 г. по проекту реконструкции автомобильной дороги «Граница Российской Федерации (на Самару) – Шымкент» участок «Актобе – Карабутақ – Улгайсын» был объявлен тендер на участок км 791-819, и определен победитель.

Строительные работы будут проводиться в Хромтауском районе Актыубинской области. Начало границы работ отсчитывается от км 791 и далее до км 819, через населенные пункты п. Акжар, ст. Жазык, в сторону г. Хромтау. На этом участке будет два моста и два путепровода.

По участку км 763-791 ожидается получение положительного заключения РГП «Госэкспертиза», после чего, будет подготовлена документация для объявления тендера.

Нормативные сроки строительства будут определены после заключения договора с подрядчиками, мобилизации на участок и оформления необходимой разрешительной документации.

Тем самым, до 2030 г. участки дорог от города Кызылорда до границы с Российской Федерацией, протяженностью 1323 км, будут переведены в первую техническую категорию.

Приоритетный проект № 4¹. Развитие восточного международного транспортного коридора «Север – Юг» с модернизацией существующей железнодорожной инфраструктуры на участках «Орск – Кандыагаш – Макат – Бейнеу – Болашак», «Илецк-1 – Актобе», «Челябинск – Тобол – Никельтау», «Аксаарайская – Макат», «Шалкар – Бейнеу – Мангыстау».

На сегодняшний день пропускная способность восточного направления МТК «Север – Юг» через Казахстан составляет 6 млн тонн. Казахстан активно развивает железнодорожную инфраструктуру, планирует довести к 2027 г. мощность восточной ветки до 10 млн тонн в год, и к 2030 г. – до 20 млн тонн.

До 2029 года планируются мероприятия по внедрению современных систем регулирования на участках «Шалкар – Бейнеу» (471 км), «Мангыстау – Узень» (180 км), «Кандыагаш – Тобол» (653 км), также построить вторые пути на участках «Бейнеу – Мангыстау» (404 км), «Никельтау – Макат» (527 км) и обводные линий в обход станций Тобол и Никельтау.

Приоритетный проект № 4². Развитие коридора «Россия – страны Центральной Азии»:

строительство железнодорожной линии «Дарбаза – Мактаарал»;

строительство вторых железнодорожных путей на участке «Казалы-Арысь».

В целях развития транзитного коридора «Россия – страны Центральной Азии» ведется строительство новой железнодорожной линии «Дарбаза – Мактаарал».

Характеристика проекта:

Протяженность – 152,3 км;

Оценочная стоимость – 286,9 млрд. тенге;

Период реализации – 2024-2026 годы.

Данный проект является одним из крупных инфраструктурных проектов направленный на дальнейшее развитие транспортно-транзитного потенциала страны. Реализация проекта позволит разгрузить станцию Сарыагаш, соединит Мактааральский район с магистральной железнодорожной сетью, а также расширит транзитный потенциал и выход в страны Центральной Азии.

Кроме того, помимо данного проекта для развития магистральной железнодорожной сети страны, до 2029 года планируется строительство вторых путей на участке «Казалы – Арысь» с протяженностью 213 км.

Проект позволит увеличить пропускную участка с 22 до 60 пар поездов в сутки.

Характеристика проекта:

Протяженность – 213 км.

Период реализации - 2026-2027 гг.

В целом, работы по развитию транспортно-логистической инфраструктуры страны ведутся на постоянной основе.

4.2. Анализ влияния (возможного влияния) реализации приоритетных проектов Республики Казахстан на развитие транспортной инфраструктуры в ЕАЭС

Казахстан выступает основным бенефициаром увеличения товарооборота стран региона с Китаем. За 11 месяцев 2023 г. транзитные перевозки через его территорию выросли на 19% до 24,8 млн тонн. Грузооборот портов Актау и Курык в рамках ТМТМ за 2023 г. вырос

в 1,86 раза и составил 2,8 млн тонн (в 2022 г. – 1,5 млн тонн). Для укрепления транзитного потенциала продолжается строительство вторых путей на участке Достык – Мойынты. Началось строительство новой железнодорожной линии Дарбаза – Мактаарал. Дан старт строительству обводной железнодорожной дороги в обход станции Алматы. Новая линия ускорит пропуск транзитных грузов, отправляющихся в Центральную Азию, Европу и порты Каспийского моря. Планируется старт работ по новой железнодорожной линии Бахты – Аягоз с выходом на третий международный стык с Китаем.

Реализация приоритетных инфраструктурных проектов Республики Казахстан будет способствовать развитию международных транспортных коридоров маршрутов таких как ТМТМ, «Север – Юг», ОПОП, а также повышению транспортной связуемости между Казахстаном, Кыргызстаном, Россией, Узбекистаном и Китаем.

Так, на сегодняшний день, МТК «Север – Юг» соединяет Российскую Федерацию с Ираном, странами Персидского залива, Индией (маршрут от Санкт-Петербурга до порта Мумбаи). Кроме того, ж/д маршрут Казахстан – Туркменистан – Иран (восточная ветка МТК «Север – Юг») соединяет Китай с Ираном через Казахстан.

Восточная ветка коридора «Казахстан – Туркменистан – Иран», функционирует с 2014 года, соединяя напрямую Китай с Ираном (Бейнеу – Узень – Болашак). Становлению данного маршрута способствовало строительство железнодорожной линии Узень (Казахстан) – Кызылкая – Берекет – Этрек (Туркменистан) – Горган (Иран).

По итогам 2023 г. объем перевозок грузов по восточной ветке МТК «Север – Юг» вырос на 4%, составив порядка 2,1 млн тонн (2022 г. – 2,0 млн тонн) при пропускной способности коридора 6 млн тонн. За 8 месяцев 2024 г. общий объем перевозок грузов уменьшился на 36% и составил 0,91 млн тонн (в 2023 г. – 1,43 млн тонн).

Для развития коридора МТК «Север – Юг» Казахстаном принимаются синхронные мероприятия по улучшению инфраструктуры и терминальных мощностей, увеличению подвижного состава, снятию административных барьеров и созданию благоприятных условий для перевозчиков.

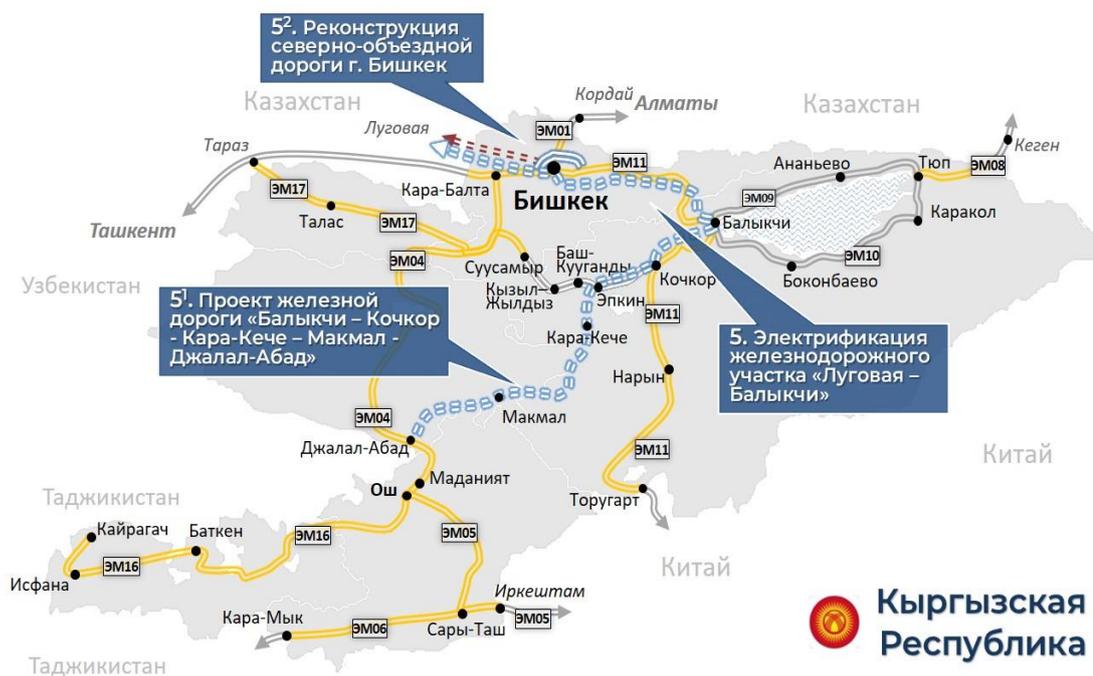
В целях развития инфраструктуры восточного маршрута МТК «Север – Юг» 19 июля 2024 г. в г. Актау на «I Транспортном торгово-экспортном» форуме подписана Дорожная карта между Республикой Казахстан,

Российской Федерацией, Туркменистаном и Исламской Республикой Иран на 2024 – 2025 гг.

Реализация данного документа к 2027 году позволит увеличить пропускную способность коридора до 10 млн тонн в год.

Кроме того, достигнута договоренность по созданию совместного предприятия между KTZ Express, РЖД Логистика и Транспортно-логистическим центром Туркменистана.

5. Приоритетные проекты Кыргызской Республики



5.1. О ходе реализации проектов Кыргызской Республики

Приоритетный проект № 5. Электрификация железнодорожного участка «Луговая – Балыкчи»

Железнодорожный участок «Луговая – Балыкчи» является главной железнодорожной артерией, связывающий Кыргызстан с Казахстаном и другими странами. Участок однопутный эксплуатационная длина 321,5 км, из них 60,3 км – на территории Казахстана и 261,2 км – на территории Кыргызстана.

Целесообразность введения электротяги на участке «Луговая – Балыкчи» обусловлена целым рядом факторов, главными из которых являются следующие:

электротяга, имея значительно более высокий коэффициент полезного действия, чем все другие виды тяги, и является экономически наиболее выгодной;

Кыргызстан имеет мощную гидроэнергетику и достаточный запас относительно недорогой электроэнергии;

стоимость дизельного топлива имеет тенденцию роста, опережающую рост цен на электроэнергию;

электротяга позволит повысить скорости движения, увеличить провозную и пропускную способность линии, улучшит условия труда и ликвидирует вредные выбросы в атмосферу отработанных газов дизелей поездных тепловозов.

Капиталовложения в электрификацию участка «Луговая – Балыкчи» окупятся за счет ежегодной экономии эксплуатационных расходов, получаемой за счет применения в качестве энергоносителя электроэнергии вместо дефицитного и дорогостоящего дизельного топлива и других горюче-смазочных материалов, а также реализации более высоких скоростей движения поездов при электрической тяге, уменьшения затрат на ремонт и амортизацию подвижного состава, уменьшения ущерба от загрязнения окружающей среды.

В денежном выражении при текущем уровне затрат на дизельную тягу снижение себестоимости перевозок, экономия средств может составить до 260 млн сомов в год. Столь значительная разница в себестоимости перевозок не только является устойчивой на протяжении всего периода электрификации, но и с течением времени имеет тенденцию к росту.

Ориентировочная стоимость проекта (без учета средств на закупку подвижного состава), рассчитанная на основе аналогичных проектов в Казахстане, составляет 200-300 млн долл. США. Точная стоимость должна быть определена в ходе разработки полного технико-экономического обоснования (ТЭО).

Приоритетный проект № 5¹. Проект железной дороги «Балыкчи – Кочкор – Кара-Кече – Макмал – Джалал-Абад».

Общая протяжённость железной дороги от станции Балыкчи до станции Джалал-Абад по маршруту Балыкчи – Кочкор – Кара-Кече – Макмал – Джалал-Абад – 405 км.

Предполагаемые объемы перевозок – от 3,7 до 4,3 млн тонн в год.

Потребность в инвестициях (в ценах 2018 г.) 4,06 млрд долларов США.

Сроки реализации – необходима разработка ТЭО;

Структура финансирования – не определена;

Участие в финансировании институтов развития, банков финансовых организаций – не определена.

Строительство железной дороги «Север – Юг» от станции Балыкчи до станции Джалал-Абад по маршруту Балыкчи – Кочкор – Кара-Кече – Макмал – Джалал-Абад направлено на дальнейшее развитие евразийских транспортных коридоров и маршрутов и предполагает создание ответвления евразийского одномодального железнодорожного маршрута Новосибирск – Барнаул – Рубцовск – Семей – Шар – Актогай – Алматы – Луговая – Бишкек, включенного в перечень евразийских транспортных коридоров и маршрутов (утв. Распоряжением Коллегии Комиссии от 26.10.2021 №175).

По состоянию на конец сентября 2024 г. ведутся работы по строительству нижнего строения пути, сооружаются водопропускные трубы, а также выполняется укладка рельсов и шпал. В общей сложности уже построено 35 км железной дороги.

Строительство данного участка железной дороги позволит создать единую внутреннюю железнодорожную сеть Кыргызстана с использованием указанного евразийского одномодального железнодорожного маршрута и при перемещении товаров (грузов) в направлении стран ЕАЭС исключит необходимость перегрузки грузов на другой вид транспорта.

Приоритетный проект № 5². Проект автомобильной дороги «Реконструкция северной-объездной дороги города Бишкек».

Общая протяженность проекта реконструкции северной - объездной автодороги г. Бишкек – 33,4 км.

Проект состоит из 2 участков:

Участок 1.

Реконструкция автомобильной дороги Алматы – Бишкек – Ташкент протяженностью 24,3 км;

Участок 2.

Реконструкция автомобильной дороги Бишкек – Нарын – Торугарт 0 км – 9.1 км протяженностью 9 км.

Потребность инвестиций 84,56 млн долларов США.

Предлагаемый проект направлен на дальнейшее развитие евразийских транспортных коридоров и маршрутов и является частью автомобильной дороги ЭМ-02 Алматы — Бишкек — Ташкент, включенной в перечень евразийских транспортных коридоров и маршрутов (утв. Распоряжением Коллегии Комиссии от 26.10.2021 № 175).

Реализация проекта позволит увеличить пропускную способность объездной автомобильной дороги г. Бишкек, создать условия для более комфортного и быстрого транзита грузов и пассажиров с использованием автомобильной дороги ЭМ-02, а также повысить уровень транспортной безопасности.

5.2. Анализ влияния (возможного влияния) реализации приоритетных проектов Кыргызской Республики на развитие транспортной инфраструктуры в ЕАЭС

Электрификация железнодорожного участка «Луговая – Балыкчи» создаст более эффективные условия соединения с городами соседних стран, такими как Алматы, Ташкент, Астана, Москва. Преимущества этого проекта заключаются в следующем: снижение шума и степени загрязнения окружающей среды, экономия энергии и средств на техническое обслуживание локомотивов.

Расчеты показывают, что при электрификации участка техническая скорость и вес поезда возрастут примерно на 20%, что, соответственно, повысит пропускную и провозную способность дороги.

Кроме того, с учетом реализации проект «Электрификации железнодорожного участка «Луговая – Балыкчи» станет полноценным ответвлением Евразийского одноmodalного железнодорожного маршрута Новосибирск – Барнаул – Рубцовск – Семей – Шар – Актогай – Алматы – Луговая – Бишкек.

Железнодорожный проект «Балыкчи – Кочкор – Кара-Кече – Макмал – Джалал-Абад» направлен на соединение севера и юга республики железной

дорогой в рамках данного проекта, что позволит создать не только единую внутреннюю железнодорожную сеть, но и обеспечит осуществление экспортно-импортной и транзитной перевозки грузов через территорию Кыргызской Республики в направлении стран ЕАЭС и в обратном направлении.

В перспективе с завершением строительства железной дороги «Балыкчи – Кочкор – Макмал» и далее до Джалал-Абада, протяженность маршрута от Бишкека до Джалал-Абада составит около 568 км, который будет функционировать в сравнении автомобильным транспортом не зависимо от природных явлений на перевалах.

Так, например, в настоящее время протяженность маршрута перевозки нефтеналивных грузов из Российской Федерации в южные регионы Кыргызской Республики составляет 2945 км и проходит транзитом по территории Республики Узбекистан. Развитие сети внутренних железных дорог Кыргызской Республики позволит сократить маршрут перевозки нефтеналивных грузов из Российской Федерации на 300 км (почти 2 дня движения состава), и исключит необходимость перемещения грузов транзитом через Республику Узбекистан – 489 км.

Это позволит существенно снизить затраты грузовладельцев стран участниц ЕАЭС, и сроки доставки за перевозку нефтеналивных грузов из России втрое.

Реализация данного проекта позволит экспортировать железнодорожным транспортом с месторождений природных ресурсов до мест переработки в страны ЕАЭС, исключит перегруз грузов на другой вид транспорта, транзит через третьи страны (уголь, руда содержащая различные металлы, строительные известняки ракушечники, соли и др.).

Проект автомобильной дороги «Реконструкция объездной дороги города Бишкек» относится к автомобильной дороге (ЭМ-02 Алматы – Бишкек – Ташкент), включенной в перечень евразийских транспортных коридоров и маршрутов (утв. Распоряжением Коллегии Комиссии от 26.10.2021 № 175) и проект предполагает упрощение прохождения товаров и грузов на данном отрезке.

Реализация приоритетных инфраструктурных проектов Кыргызской Республики имеет принципиальное значение для интеграционной повестки внутри страны и стран евразийского пространства, так как страна соединяет

Республику Казахстан, Республику Узбекистан, Республику Таджикистан и Китайскую Народную Республику.

6. Приоритетные проекты Российской Федерации



6.1. О ходе реализации проектов Российской Федерации

Приоритетный проект № 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 федеральные автодороги М-11 «Нева» Москва – Санкт-Петербург, протяженностью 715,2 км (включая обход г. Твери), и Центральную кольцевую автомобильную дорогу, протяженностью 336 км;

2) автомобильная дорога М-12 «Восток» Москва – Казань – Екатеринбург – Тюмень, протяженностью 810 км и обход г. Тольятти с мостовым переходом через р. Волгу, протяженностью 99,3 км;

3) участок существующей дорожной сети от пересечения с автодорогой М-12 «Восток» Москва – Казань – Екатеринбург – Тюмень до границы

с Казахстаном (автодороги А-151 Цивильск – Ульяновск, М-5 «Урал», Р-239 Казань – Оренбург – Акбулак – граница с Республикой Казахстан).

Приоритетный проект № 7. Строительство российского участка частной автомагистрали «Меридиан».

Трассировка маршрута: Республика Беларусь – Брянск – Саратов – Республика Казахстан.

Общая протяженность маршрута составляет 1411 км.

Общая стоимость реализации 1,5 трлн рублей.

Структура финансирования будет определена дополнительно в ходе разработки финансовой модели проекта.

Маршрут состоит из трех основных участков:

- 1) Республика Беларусь – Брянск;
- 2) Брянск – Саратов (первоочередной к реализации участок, протяженность 871 км, предварительная стоимость – порядка 1 трлн рублей);
- 3) Саратов – Республика Казахстан.

В 2022 г. обеспечена разработка технико-экономического обоснования проекта. С учетом значительной капиталоемкости проекта и приоритизации, рассмотрение вопросов поэтапной реализации автомобильной дороги «Меридиан» возможно после 2028 г.

6.2. Анализ влияния (возможного влияния) реализации приоритетных проектов Российской Федерации на развитие транспортной инфраструктуры в ЕАЭС

Создание и развитие международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай» (далее – МТМ «Европа – Западный Китай») предусмотрено Соглашением между правительствами государств – членов Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок, подписанным 12 сентября 2014 г. в г. Душанбе.

Открытие МТМ «Европа – Западный Китай» позволило соединить порты Балтики (Российская Федерация) с портами Желтого моря (Китайская Народная Республика) по маршруту Санкт-Петербург – Оренбург – Сагарчин (Российская Федерация) / Жайсан (Республика Казахстан) – Актобе –

Кызылорда – Шымкент – Тараз – Алматы – Коргас (Республика Казахстан) / Хоргос (Китайская Народная Республика) – Урумчи – Ляньюньган.

По территории Республики Казахстан и Российской Федерации МТМ «Европа – Западный Китай» проходит в зоне общего таможенного союза, что позволяет оптимизировать схемы доставки международных транспортных грузов.

Проект «Строительство российского участка частной автомагистрали «Меридиан» направлен на строительство автомагистрали от многостороннего автомобильного пункта пропуска Сагарчин до границы с Республикой Беларусь.

По территории Республики Казахстана, Беларусь и Российской Федерации магистраль пройдет в зоне общего таможенного пространства, что позволит оптимизировать схемы доставки международных транспортных грузов.

7. О предложениях по финансированию приоритетных проектов

На сегодняшний день реализация приоритетных проектов осуществляется Сторонами на национальном уровне.

На уровне ЕАЭС не принято решений о порядке реализации приоритетных проектов, в том числе не принято решений об участии бюджета ЕАЭС в финансировании проектов.

Дальнейшие действия в отношении приоритетных проектов не определены в праве Союза.

Возможно отметить, что в некоторой степени примером для финансирования приоритетных инфраструктурных проектов может послужить опыт промышленной кооперации ЕАЭС.

Так, в соответствии с Решением ВЕЭС от 25 мая 2024 г. № 4 принято решение об оказании финансового содействия при реализации государствами – членами ЕАЭС совместных кооперационных проектов в отраслях промышленности посредством субсидирования процентной ставки по кредитам и займам, выданным финансовыми организациями для реализации совместных кооперационных проектов в отраслях промышленности, направленных на создание новых или модернизацию существующих производств.

В связи с этим, внесены изменения в Договор о ЕАЭС в части оказания финансового содействия при реализации государствами – членами ЕАЭС совместных кооперационных проектов в отраслях промышленности, подписанные 25 мая 2023 г., а также приняты акты органов Союза:

Решение ВЕЭС от 25 мая 2024 г. № 4 «Об оказании финансового содействия при реализации государствами – членами Евразийского экономического союза совместных кооперационных проектов в отраслях промышленности»;

Решение ЕМПС от 26 октября 2023 г. № 3 «Об утверждении Положения отборе совместных кооперационных проектов в отраслях промышленности и оказании финансового содействия при реализации государствами-членами Евразийского экономического союза»;

Распоряжение Совета Комиссии от 12 декабря 2023 г. № 47 «О перечне финансовых организаций, участвующих в механизме финансового содействия при реализации государствами – членами Евразийского экономического союза совместных кооперационных проектов в отраслях промышленности».

Одними из ключевых условий участия в совместных кооперационных проектах ЕАЭС является наличие минимум трех участников от трех государств – членов ЕАЭС и срок реализации проектов, не превышающий пяти лет.

Однако, капиталоемкость и продолжительность сроков реализации приоритетных инфраструктурных проектов (10-15 лет), а также объективное отсутствие проектов с участием трёх и более государств – членов ЕАЭС усложняют применение наработанных практик финансового содействия при реализации государствами – членами ЕАЭС совместных кооперационных проектов в отраслях промышленности.

В соответствии со Стратегическими направлениями развития евразийской экономической интеграции до 2025 года блоком по промышленности и агропромышленному комплексу Комиссии прорабатываются вопросы касательно целевых программ и совместных проектов ЕАЭС.

Принята Рекомендация Коллегии ЕЭК «О разработке и реализации целевых программ экономического развития Евразийского экономического союза» от 23 ноября 2021 г. № 28 (п. 6.4.1 Стратегических направлений).

Проводится работа по подготовке проекта Положения о разработке, финансировании и реализации совместных проектов ЕАЭС (п. 6.4.4 Стратегических направлений, срок исполнения – 2022 год). Проект документа разработан, проведено его обсуждение в рабочем порядке с институтами развития (ЕФСР и ЕАБР). После принятия рекомендаций по финансированию совместных проектов и программ ЕАЭС будет продолжена работа по доработке данного проекта положения.

Заключение

Реализация приоритетных проектов является важнейшей задачей для государств – членов ЕАЭС и для Союза в целом и способствует повышению синергетических эффектов от сопряжения транспортных коридоров для всех участников транспортного рынка.

В разрезе по странам участникам ЕАЭС можно отнести следующие запланированные эффекты от реализации приоритетных проектов:

Республика Армения – увеличение пропускной способности МТК «Север – Юг» в части, проходящей через территорию Республики Армения и повышение транспортной связуемости между Республикой Арменией, Исламской Республикой Иран, Грузией, Турцией и Азербайджаном, в русле инфраструктурного проекта «Перекресток мира».

Республика Беларусь – увеличение пропускной способности панъевропейских коридоров, проходящих по территории Беларуси, вместе с тем, повышение транспортной связуемости между странами Евросоюза, Беларусью, Российской Федерацией и Китаем.

Республика Казахстан – развитие международных транспортных коридоров маршрутов таких как ТМТМ, «Север – Юг», ОПОП, а также повышение транспортной связуемости между Казахстаном, Кыргызстаном, Россией, Узбекистаном и Китаем.

Кыргызская Республика – развитие евразийских транспортных коридоров, проходящих по территории страны, а также повышение транспортной связуемости между Кыргызстаном, Республикой Казахстан, Республикой Узбекистан, Республикой Таджикистан и Китайской Народной Республикой.

Российская Федерация – развитие МТМ «Европа – Западный Китай», МТК «Север – Юг», ОПОП и повышение транспортной связуемости между Российской Федерацией, Республикой Казахстан, Республикой Беларусь и Китайской Народной Республикой.

Существующая тенденция развития транспортной инфраструктуры государств – членов ЕАЭС позволяет сделать вывод, что в фокусе особого внимания – традиционные международные транспортные коридоры и маршруты: «Север – Юг», китайская инициатива «Один пояс – один путь», включая Центральный евразийский коридор, МТК ТРАСЕКА, включая Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ). Заинтересованность в их развитии также проявляют все ключевые игроки: Китай, Иран, Индия, Турция, Пакистан, европейские страны.

В настоящее время МТК «Север – Юг» имеет актуальное значение для реализации планов по перестройке евразийских маршрутов. Он представляет собой интегрированный транспортный маршрут, который соединяет северо-западную часть таможенной территории ЕАЭС с государствами Центральной Азии, регионом Персидского залива и странами Индийского океана. Коридор включает различные виды транспорта: железнодорожный, автомобильный, водный транспорт.

Инфраструктура МТК обеспечивает гибкость и разнообразие транспортных маршрутов, а также способствует облегчению международной торговли и развитию сотрудничества между регионами, которые он соединяет.

Важным для развития коридора является совершенствование мягкой инфраструктуры, особенно в области гармонизации процедур пересечения границ, координации тарифной политики и внедрения цифровых инструментов.

Потенциал международных транспортных коридоров и маршрутов существенно возрастает за счет реализации приоритетных инфраструктурных проектов государств – членов ЕАЭС и их стыковки в разных направлениях.

Транспортным операторам и грузовладельцам будут созданы дополнительные возможности по сокращению временных и финансовых издержек при организации международных перевозок.

К примеру, по оценкам экспертов снижение издержек при перевозках по евразийским транспортным коридорам в направлении «Север – Юг» и «Восток – Запад», а также их объединение в одну сеть способно увеличить

грузопоток по ним на 40%. Это расширит возможности для китайского транзита по сухопутным евразийским маршрутам и положительно повлияет на сроки и объемы поставок в Индию и в обратном направлении.

Для объединения евразийских маршрутов потребуется не только строительство новой инфраструктуры, но и сокращение времени простоя на границах из-за недостаточной оснащенности погранпереходов.

В целях продолжения работы в рамках ЕАЭС по вопросу реализации приоритетных инфраструктурных проектов логическим продолжением видится проработка механизма финансирования проектов.

Информация о реализации приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств – членов Евразийского экономического союза

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.
Республика Армения					
1. Инвестиционная программа дорожного коридора «Север – Юг», четвертая очередь (Транш-4)	<p>1. Маршрут: Арташат – Сисиан, около 162 км (км 29+000 – км 205+000).</p> <p>2. Маршрут: Сисиан – Каджаран, около 60 км (км 0+000 – км 60+000).</p> <p>3. Маршрут: Каджаран – Агарак, лот 1, около 32 км (км 10+300 – км 42+300).</p>	<p>1. Арташат – Сисиан. Срок не определен. Проект на стадии разработки.</p> <p>2. Сисиан – Каджаран. Ориентировочный срок ввода в эксплуатацию – до 2030 г. Рабочий проект в наличии. Строительные работы начнутся после завершения тендера (проведен этап переквалификации);</p> <p>3. Каджаран – Агарак, лот 1. Срок ввода в эксплуатацию – 2026-2027 г.г. Рабочий проект в наличии.</p>	<p>1. Арташат – Сисиан сумма не определена.</p> <p>2. Сисиан – Каджаран. В процессе тендера (сумма не разглашается).</p> <p>3. Каджаран – Агарак лот 1. В процессе тендера (сумма не разглашается).</p>	<p>1. Арташат – Сисиан. Вопрос финансирования на стадии обсуждения.</p> <p>2. Сисиан – Каджаран. Вопрос финансирования на стадии завершения переговоров.</p> <p>3. Каджаран – Агарак лот 1. Заемные средства и гос. бюджет РА.</p>	<p>1. Арташат – Сисиан. Вопрос финансирования на стадии обсуждения.</p> <p>2. Сисиан – Каджаран. Вопрос финансирования на стадии завершения переговоров.</p> <p>3. Каджаран – Агарак лот 1. Евразийский фонд стабилизации и развития.</p>

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.
	4. Маршрут: Каджаран – Агарак, лот 2, (включая 7 км тоннель) около 10,3 км (км 0+000 – км 10+300).	Строительные работы начнутся после завершения тендера, ориентировочно в конце марта – начале апреля 2024 года. 4. Каджаран – Агарак (включая 7 км тоннель) лот 2. Ориентировочный срок ввода в эксплуатацию – до 2030 г. Рабочий проект готов. Ведутся переговоры по обеспечению финансирования проекта.	4. Каджаран – Агарак (включая 7 км тоннель) лот 2. Ориентировочная сумма реализации проекта около 153 млрд. армянских драм.	4. Каджаран – Агарак (включая 7 км тоннель) лот 2. Вопрос финансирования на стадии переговоров.	4. Каджаран – Агарак (включая 7 км тоннель) лот 2. Вопрос финансирования на стадии переговоров.
Республика Беларусь					
2. Реконструкция автомобильной дороги М-1/Е30 Брест (Козловичи) – Минск – граница Российской Федерации (Редьки)	Маршрут полностью совпадает с направлением автомобильной дороги М-1/Е30 общей протяженностью 610 км. Среднегодовая суточная интенсивность движения транспортных средств составляет от 4256 до 14578 автомобилей в сутки по данным за 2021 г.	В соответствии с Концепцией реализации проекта, согласованной Главой государства (резолюция от 07.10.2020 № 09/582 П1129) разработана предпроектная документация по реконструкции автодороги М-1/Е 30 по		Вопрос реконструкции автомобильной дороги М-1/Е 30, с учетом необходимости модернизации более напряженных транспортных маршрутов республики, будет рассмотрен при формировании Государственной	Не предусмотрено.

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.
		<p>Брестской области (протяженность 252 км). В связи с необходимостью привлечения значительного объема финансовых средств и ограниченной возможностью привлечения иностранных заимствований на модернизацию автомобильной дороги разработка предпроектной документации по Витебской и Минской областям приостановлена. С учетом проведения ремонтных мероприятий, автомобильная дорога приведена в надлежащее транспортно-эксплуатационное состояние, обеспечивающее безопасность участников дорожного движения, и не требует проведения</p>		<p>программы «Дороги Беларуси» на 2026 – 2030 гг.</p>	

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.
		срочных мероприятий по ее реконструкции.			
3. Реконструкция автомобильной дороги М-10 граница Российской Федерации (Селище) – Гомель – Кобрин	Автомобильная дорога М-10 проходит по территории Гомельской и Брестской областей. Маршрут является одним из значимых международных транспортных маршрутов, его протяженность составляет 608 км.	В настоящее время разработана проектная документация по реконструкции участка республиканской автомобильной дороги М-10 граница Российской Федерации (Селище) – Гомель – Кобрин км 109,9 – км 195,19.		Учитывая, что меры по привлечению заемных финансовых средств для реконструкции автодороги М-10 не дали результатов, а ее транспортно-эксплуатационное состояние требует проведения незамедлительных работ, начать выполнение работ по ее реконструкции в 2024 году планируется за счет средств республиканского бюджета.	
Республика Казахстан					
4. Реконструкция казахстанских участков автомобильной дороги М-32, относящихся	Протяженность коридора «Европа – Западный Китай» – 8 440 км, в том числе по территории Республики Казахстан – 2 747 км, из них: I категория с 4-х	Со стороны Республики Казахстан полная реконструкция завершена в 2017 г. (работы велись с 2009 г.). Республика Казахстан планирует поэтапный	2,1 трлн.тенге <i>(4,5 млрд долл. США)</i>	«Актобе-Улгайсын» км 763-791, км 819-927 (136 км) за счет займа ЕБРР под государственную гарантию;	Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ), Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР)

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.
к международному транспортному маршруту «Европа – Западный Китай	полосным движением – 1 424 км («Кызылорда – Туркестан – Шымкент – Тараз – Алматы – Хоргос»); II категория 1 323 км («граница с Российской Федерацией – Актобе – Улгайсын – Кызылорда»).	перевод коридора «Западная Европа – Западный Китай» в первую техническую категорию с 4-х полосным движением по всей протяженности автомагистрали. В этих целях в период с 2023-2025 гг. планируется завершить работы по реконструкции участка от Актобе до Улгайсын (262 км) и в дальнейшем в период с 2025 по 2030 гг. реконструировать оставшиеся участки от Улгайсын до Кызылорды (960 км) и от Актобе до границы с Российской Федерацией (101 км). Тем самым до 2030 г. участки дорог от города Кызылорда до границы с Российской Федерацией, протяженностью 1 323 км, будут переведены в первую техническую		«Актобе-Улгайсын» от Улгайсына до Карабутак км 927-1025 (98 км) за счет займа АБИИ под государственную гарантию.	

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.
		категорию.			
4 ¹ . Развитие восточного международного транспортного коридора «Север – Юг» с модернизацией существующей железнодорожной инфраструктуры на участках «Орск – Кандыагаш – Макат – Бейнеу – Болашак», «Илецк-1 – Актобе», «Челябинск – Тобол – Никельтау», «Аксарайская – Макат», «Шалкар – Бейнеу – Мангыстау»	<p>Строительство вторых путей «Илецк-1 – Актобе» - 195 км. Срок реализации 2025-2026 гг.</p> <p>Строительство вторых путей «Бейнеу – Мангыстау» - 404 км. Срок реализации 2028-2029 год.</p> <p>Строительство вторых путей позволит увилечению пропускной способности с 9 до 60 пар поездов в сутки.</p> <p>Внедрение автоблокировки на участках Мангыстау – Узень (180 км), Кандыагаш-Тобол (653 км), Никельтау-Алимбет (78,5 км), строительство вторых путей Илецк – Актобе (195 км), строительство скобы Тобол (14 км), Никельтау</p>			Не определено	Не определено

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.
	(2 км).				
4 ² . Развитие коридора «Россия – страны Центральной Азии»: строительство железнодорожной линии «Дарбаза – Мактаарал»; строительство вторых железнодорожных путей на участке «Казалы - Арысь»	«Дарбаза – Мактаарал» - 152,3 км Проект позволит увеличить пропускную способность в направлении ЦА на 20 млн. тонн. Вторые пути «Казалы – Арысь» - 213 км. Проект позволит увеличить пропускную способность с 22 до 60 пар поездов в сутки.	Срок реализации проекта «Дарбаза – Мактаарал» 2024-2026 гг. Начаты строительные работы. Срок реализации проекта «Казалы - Арысь» - 2026-2027 гг.	«Дарбаза – Мактаарал» - 286,9 млрд. тенге «Казалы - Арысь» - 138,3 млрд тенге	«Дарбаза – Мактаарал» - заемные средства «Казалы - Арысь» - Не определено	МФК, АБИИ, АБР
Кыргызская Республика					
5. Электрификация железнодорожного участка «Луговая - Балыкчи»	Турксиб (Луговая) – Балыкчи, 321,5 км от 7,0 млн тонн в год	Необходима разработка ТЭО	300,0 млн долл. США (ориентировочная стоимость)	Не определено	Не определено

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.
5 ¹ . Проект железной дороги «Балыкчи – Кочкор – Кара-Кече – Макмал – Джалал-Абад»	Балыкчи – Кочкор – Кара-Кече – Макмал – Джалал-Абад – 405 км.	Необходима разработка ТЭО	4,06 млрд долл. США	Не определено	Не определено
5 ² . Проект автомобильной дороги «Реконструкция северно-объездной дороги города Бишкек»	Бишкек – Нарын – Торугарт - 9 км.	В 2019 год было подготовлено ТЭО проекта, в май-июле 2024 года обновлено ТЭО проекта со стороны ГП «ПИИ «Кыргыздортранспороект» при МТК КР. Осуществляется поиск финансовых средств.	84,6 млн долл. США	Заемные средства, средства с применением механизма ГЧП на условиях DBFOM.	
Российская Федерация					
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 федеральные автодороги М-11 «Нева» Москва – Санкт-Петербург и	Участок 1 Строительство обхода Твери на дороге М-11 «Нева»: 2022-2024 гг.	74 млрд руб.	федеральный бюджет – 42,2 млрд руб.; средства ФНБ – 25,6 млрд руб.;	Отсутствуют

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.
	<p>Центральную кольцевую автомобильную дорогу.</p> <p>2) строящаяся автодорога М-12 Москва – Нижний Новгород – Казань, протяженностью 810 км и обход г. Тольятти с мостовым переходом через р. Волгу, протяженностью 99,3 км</p> <p>3) участок существующей дорожной сети от пересечения со строящейся автодорогой М-12 Москва – Нижний Новгород – Казань до границы с Казахстаном (автодороги А-151 Цивильск – Ульяновск, М-5 «Урал», Р-239 Казань – Оренбург – Акбулак – граница с Республикой Казахстан).</p>	<p>Участок 2 Строительство автодороги М-12: 2020-2023 гг.</p> <p>Строительство обхода г. Тольятти: 2020- 2024 гг.</p>	<p>901,5 млрд руб.</p> <p>140,7 млрд руб.</p>	<p>внебюджетные источники – 6,2 млрд руб.</p> <p>федеральный бюджет – 657,8 млрд руб.; средства ФНБ – 150 млрд руб.; внебюджетные источники – 93,7 млрд руб.</p> <p>федеральный бюджет – 86,9 млрд руб.; региональный бюджет – 9,5 млрд руб., внебюджетные источники – 44,3 млрд руб.</p>	
7. Строительство российского участка частной автомагистрали «Меридиан»	Трассировка маршрута: Республика Беларусь – Брянск – Саратов – Республика Казахстан. Общая протяженность маршрута составляет 1411 км	В 2022 году обеспечена разработка технико-экономического обоснования проекта. С учетом значительной капиталоемкости проекта и приоритизации,	1,5 трлн руб.	Структура финансирования будет определена дополнительно в ходе разработки финансовой модели проекта.	Отсутствуют

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.
	<p>Маршрут состоит из трех основных участков:</p> <p>1) Республика Беларусь – Брянск;</p> <p>2) Брянск – Саратов;</p> <p><i>Первоочередной к реализации участок (протяженность 871 км, предварительная стоимость – порядка 1 трлн. руб.)</i></p> <p>3) Саратов – Республика Казахстан.</p>	<p>рассмотрение вопросов поэтапной реализации автомобильной дороги «Меридиан» возможно после 2028 года.</p>			