

ЕЭК



Аналитический доклад
*«Выработка предложений по
совместному развитию стыковых
пунктов и пунктов пропуска и
устранению «узких мест» в рамках
евразийских транспортных коридоров»*

Введение	3
Перечень и краткая характеристика стыковых пунктов и пунктов пропуска в ЕАЭС	4
Информация от уполномоченных органов в сфере транспорта государств – членов Союза	8
Обзор существующих участков транзитной инфраструктуры, имеющих резервы для увеличения пропускной способности	10
Предложения по совместному развитию	15
Заключение	15

Введение

Настоящий аналитический доклад подготовлен в соответствии с пунктом 17 а) плана мероприятий («дорожной карты») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза на 2018 – 2020 годы, утвержденного Решением Евразийского межправительственного совета от 25 октября 2017 года № 3.

При подготовке аналитического доклада использована информация, полученная от уполномоченных органов государств–членов Евразийского экономического союза в области транспорта, а также аналитические материалы Департамента таможенной инфраструктуры, Департамента транспорта и инфраструктуры, публикации и обзоры финансовых институтов, исследовательских центров, отраслевых организаций (ЭСКАТО ООН, ОСЖД, ЕАБР, НЦКТП, Центр системных исследований и др.).

Целью доклада является выявление мест на евразийских маршрутах с недостаточной пропускной способностью, препятствующие увеличению транзитного потенциала Евразийского экономического союза (далее ЕАЭС, Союз), стимулирование опережающего развития транспортной инфраструктуры.

В ходе анализа обозначены основные проблемные места, выработаны рекомендации по повышению их эффективности.

Перечень и краткая характеристика стыковых пунктов и пунктов пропуска в ЕАЭС

В соответствии с Решением Комиссии Таможенного Союза от 22.06.2011 г. №688 и Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 03.03.2017 г. № 34 «о Типовых требованиях к оборудованию и материально-техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации государственного контроля в пунктах пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза, классификации пунктов пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза, форме Паспорта пункта пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза и отмене некоторых решений Комиссии таможенного союза и Коллегии Евразийской экономической комиссии», пункты пропуска через внешнюю границу ЕАЭС классифицируются по виду международного сообщения на:

- автомобильные (автодорожные);
- железнодорожные;
- морские;
- речные (озерные);
- воздушные;
- пешеходные;
- смешанные.

Прибытие товаров на таможенную территорию государств-членов ЕАЭС и убытие товаров с таможенной территории государств-членов ЕАЭС осуществляется в местах перемещения товаров через таможенную границу ЕАЭС.

Распределение пунктов пропуска (через внешнюю границу ЕАЭС) по территории государств-членов ЕАЭС:

В Республике Армения расположено пунктов пропуска:

- автомобильных – 4;
- железнодорожных -1;
- воздушных – 2;

Всего: 7 пунктов пропуска.

В Республике Беларусь расположено пунктов пропуска:

- автомобильных – 25;
- железнодорожных – 15;
- воздушных – 7;
- речных – 3;
- пешеходных – 2.

Всего: 52 пункта пропуска.

В Республике Казахстан расположено пунктов пропуска:

- автомобильных – 14;

- железнодорожных – 6 (в соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 9 июля 2013 года № 697 количество железнодорожных пунктов пропуска на внешних границах ЕАЭС составляет 6 пунктов, на внутренних – 21);

- морских – 3;

- воздушных – 17;

Всего: 40 пунктов пропуска.

В Кыргызской Республике расположено пунктов пропуска:

- автомобильных – 9;

- железнодорожных – 4;

- воздушных – 2;

Всего: 15 пунктов пропуска.

В Российской Федерации расположено пунктов пропуска:

- автомобильных -117;

- железнодорожных – 50;

- воздушных – 86;

- морских – 69;

- смешанных -11;

- речных – 2;

- озерных – 1;

- пешеходных – 2.

Всего: 338 пунктов пропуска.

С учетом общей протяженности таможенной границы стран ЕАЭС в 68381 км, среднее расстояние между объектами таможенной инфраструктуры на внешней границе стран (без учета воздушных пунктов пропуска) составляет:

- среднее расстояние между пунктами пропуска Республики Армения – 251 км;

- Республики Беларусь – 54 км;

- Республики Казахстан – 233 км;

- Кыргызской Республики – 261 км;

- Российской Федерации – 186 км.

Динамика грузооборота государств-членов ЕАЭС с учетом видов пунктов пропуска

Республика Армения

В Республике Армения основной объем перевозок в 2017 году приходится на автомобильные пункты пропуска (около 4,58 млн. тонн, при этом отмечен значительный 2-х кратный рост грузооборота через автомобильные пункты пропуска РА по отношению к 2016 году было около 2,06 млн. тонн). Это связано с тем, что к 2017 году была завершена модернизация таможенной и дорожной инфраструктуры грузино-армянской

границы на АПП «Баграташен», АПП «Гогован», завершается модернизация АПП «Бавра».

В 2018 году осуществляется модернизация АПП «Мегри» с обновлением таможенной инфраструктуры пункта пропуска и созданием свободной экономической зоны.

На железнодорожные перевозки через пункты пропуска Республики Армения по итогам 2017 году приходится около 0,795 млн. тонн, отмечено незначительное снижение железнодорожных перевозок (в 2016 году – 1,054 млн. тонн), это связано с продолжающейся частичной модернизацией железнодорожной и таможенной инфраструктуры ЖДПП «Айрум» Республики Армения, в настоящее время завершена установка железнодорожного инспекционно-досмотрового комплекса.

Воздушные перевозки Республики Армения грузов минимальны, ежегодный объем перевозок в 2017 году составил 0,029 млн. тонн, при этом отмечен рост воздушных перевозок по отношению к 2016 году (0,009 млн. тонн).

Республика Беларусь

В Республике Беларусь основной объем перевозок в 2017 году приходится на железнодорожные перевозки, ежегодный грузооборот через железнодорожные пункты пропуска составляет около 84,76 млн. тонн при этом отмечен значительный рост на 13% железнодорожных перевозок по отношению к 2016 году - 74 млн. тонн, в 2015 году - 80,6 млн. тонн.

Перевозки через автомобильные пункты пропуска РБ в 2017 году составляют около 26,02 млн. тонн, при этом отмечено увеличение объемов на 12% через автомобильные пункты пропуска РБ по отношению к 2016 году - 23 млн. тонн, в 2015 году - 21,8 млн. тонн.

Объем через воздушные пункты пропуска РБ минимален, ежегодный объем в 2017 году составил не более 0,0125 млн. тонн, незначительно снизившись по отношению к 2016 году - 0,015 млн. тонн.

Республика Казахстан

В Республике Казахстан основную долю в 2017 году составили железнодорожные перевозки, ежегодный объем перевозок в международном сообщении через железнодорожные пункты пропуска составил 111,4 млн. тонн, грузооборот - 115,8 млрд. тонно-км.

Перевозки через морские пункты пропуска по итогам 2017 года составили 1,16 млн. тонн, что в 2 раза выше показателей грузооборота морских пунктов пропуска РК в 2016 году. При этом доля морского экспорта РК почти в 3 раза превышает долю ее морского импорта.

Ожидается дальнейший рост морского грузооборота РК в связи с развитием нового морского пункта пропуска "Курык" (Актау).

Объемы перевозок через автомобильные пункты пропуска РК в 2017 году составили 1,176 млн. тонн, что в 1,7 раза больше грузооборота

автомобильного транспорта через автомобильные пункты пропуска РК в 2016 году (0,685 млн. тонн).

Перевозки через воздушные пункты пропуска РК минимальны, ежегодный объем составляет не более 0,037 млн. тонн.

Кыргызская Республика

В Кыргызской Республике в 2017 году основная доля приходится на автомобильные пункты пропуска, годовой оборот через АПП составил около 3,59 млн. тонн, что в 2,5 раза превосходит аналогичные показатели 2016 года (1,335 млн. тонн), и значительно выше объемов 2015 года (0,819 млн. тонн). При этом, доля экспортируемой продукции через АПП почти в 4 раза превышает долю импортируемой продукции.

Доля железнодорожных перевозок КР через ЖДПП значительно возросла и в 2017 году составила около 1,2 млн. тонн, что существенно выше показателей 2016 года (0,335 млн. тонн). При этом, доля импортируемой продукции через ЖДПП в 2,5 раза превышает долю экспортируемой продукции.

Воздушные перевозки грузов через таможенную границу КР минимальны, ежегодный объем в 2017 году составил 0,065 млн. тонн, по сравнению с 2016 годом этот показатель не изменился.

Российская Федерация

С учетом развитой инфраструктуры морских (речных) портов Российской Федерации максимальный объем в 2017 году приходится на морские пункты пропуска 580,126 млн. тонн, при этом отмечено продолжающееся значительное на 27% снижение объемов морских перевозок по отношению к 2016 году (790 млн. тонн), по отношению к 2015 году - 810 млн. тонн. Доля вывозимых товаров морем превышает долю ввозимых товаров в 13 раз.

Доля морских перевозок РФ в 3,58 раза превышает объемы перевозок Российской Федерации через железнодорожные пункты пропуска.

На железнодорожные перевозки в 2017 году приходится около 162 млн. тонн, при этом отмечено незначительное снижение по отношению к 2016 и 2015 году - 168 млн. тонн).

Отмечено в 2017 году значительное снижение на 61% перевозок в Российской Федерации через автомобильные пункты пропуска – 24,824 млн. тонн (по отношению к 2016 году - более 42 млн. тонн, по отношению к 2015 году - 30,3 млн. тонн).

Для сравнения, в 2017 году доля перевозок, проходящих через все 148 автомобильных пунктов пропуска Российской Федерации впервые стала меньше доли перевозок, проходящих в 2017 году через 25 автомобильных пункта пропуска Республики Беларусь (РФ – 24,824 млн. тонн, РБ – 26,019 млн. тонн).

На перевозки товаров через воздушные пункты пропуска РФ в 2017 году приходится 0,813 млн. тонн, что значительно больше, чем в 2016 году – 0,320 млн. тонн.

Сравнительный анализ ежегодного грузооборота стран по видам пунктов пропуска (усредненно к единице вида пункта пропуска) показывает близкие значения грузооборота для железнодорожных пунктов пропуска Российской Федерации, Республики Казахстан и Республики Беларусь.

При этом анализ усредненных данных для автомобильных пунктов пропуска выявил значительно более высокую интенсивность грузооборота товаров в Республике Беларусь и Кыргызской Республике (в 4-5 раз), по сравнению с интенсивностью на аналогичных автомобильных пунктах пропуска Республики Армения, Российской Федерации и Республики Казахстан.

Ежегодный грузооборот товаров, перемещаемых через усредненный морской пункт пропуска Российской Федерации по своему объему в десятки раз превышает грузооборот товаров, перемещаемых через все виды пунктов пропуска государств-членов ЕАЭС.

В Перечне мест прибытия товаров на таможенную территорию государств-членов ЕАЭС и убытия товаров с таможенной территории государств-членов ЕАЭС, размещенном на официальном сайте ЕЭК по состоянию на 01.01.2018 года зарегистрировано 533 мест перемещения товаров через таможенную границу государств-членов ЕАЭС, из них на территории Республики Армения зарегистрировано - 9, Республики Беларусь – 62, на территории Республики Казахстан – 36, на территории Кыргызской Республики - 42, на территории Российской Федерации 384 места перемещения товаров через таможенную границу ЕАЭС.

В странах ЕАЭС в течение анализируемого 2017 года количество мест прибытия товаров на таможенную территорию государств-членов ЕАЭС и убытия товаров с таможенной территории государств-членов ЕАЭС осталось неизменным.

Информация от уполномоченных органов в сфере транспорта государств – членов Союза

В рамках подготовки настоящего обзора Департаментом транспорта и инфраструктуры направлялся уполномоченным органам в сфере транспорта государств – членов Союза (исх. № 20-96 от 13.04.2018 г.) вопросник, в котором запрашивалась информация по:

- перечню основных стыковых пунктов и пунктов пропуска в рамках евразийских транспортных коридоров;

- предложения по совместному развитию стыковых пунктов и пунктов пропуска, развитию и совершенствованию их инфраструктуры, а также устранению «узких мест» в рамках евразийских транспортных коридоров.

Ниже приведена полученная информация.

Республика Армения

Предоставлена информация по автомобильным пунктам пропуска: Бавра – Ниноцминда; Гогован – Гугути; Баграташен – Садахло; Агарак- Нордуз.

Республика Беларусь

Сообщается, что к постоянно функционирующим стыковым пунктам в рамках евразийских транспортных коридоров на белорусско – российском участке Государственной границы относятся: Езерище (РБ) – Невель (РФ), Заольша (РБ) – Рудня (РФ), Осиновка (РБ) – Красное (РФ), Бельинковичи (РБ) – Сураж (РФ), Закопытье (РБ) – Злынка (РФ).

Предложений по совместному развитию и совершенствованию инфраструктуры, ввиду отсутствия в настоящее время «узких» мест в рамках евразийских транспортных коридоров не имеется.

Республика Казахстан

Приведена информация о проводимой работе по развитию инфраструктуры.

1. По маршруту «Астрахань – Атырау – Бейнеу - Самарканд»

В 2015 году в рамках капитального ремонта проведены работы по уширению проезжей части подъездной автодороги пункта пропуска «Курмангазы» на казахстанско – российской границе. В 2017 году, начата реализация реконструкции автодороги «Бейнеу – Акжигит – гр. Узбекистана» с переводом во II техническую категорию. Данная автодорога ведет к пункту пропуска «Тажен» на казахстанско – узбекской границе. Завершение работ по реконструкции планируется в 2019 году.

2. По маршруту «Ташкент – Шымкент – Алматы – Усть – Каменогорск – Риддер – гр. РФ»

В 2017 году полностью завершена реконструкция подъездной автодороги к пункту пропуска «Жибек жолы» на казахстанско – узбекской границе, с уширением проезжей части до 6 полос. На сегодняшний день состояние автодороги находится в хорошем состоянии.

В текущем году капитальным ремонтом охвачен пункт пропуска «Уба» на казахстанско – российской границе, с уширением проезжей части подъездной автодороги.

3. По маршруту «Бишкек – Алматы – гр. КНР»

Подъездная республиканская автодорога к пункту пропуска «Кордай» (6 км.) на казахстанско – киргизской границе находится в хорошем состоянии. В текущем году планируется начать реконструкцию пункта пропуска, на что выделено 500 млн. тенге. Завершить реконструкцию пункта пропуска планируется в 2019 году. В рамках проекта «Западная Европа – Западный Китай» проведены работы по реконструкции автодороги Алматы – Хоргос, с уширением проезжей части до 6 полос. На сегодняшний день автодорога находится в хорошем состоянии.

4. По маршруту «Курган – Петропавловск – Астана – Мерке - Кордай»

В текущем году начата реализация капитального ремонта пункта пропуска «Жана жол» на казахстанско – российской границе, с уширением проезжей части подъездной автодороги. Завершение капитального ремонта запланировано до конца 2019 года. Подъездная республиканская автодорога к пункту пропуска «Кордай» (6 км.) на казахстанско – киргизской границе находится в хорошем состоянии. В текущем году планируется начать реконструкцию пункта пропуска, на что выделено 500 млн. тенге. Завершение работ по реконструкции планируется в 2019 году.

5. По маршруту «Самара – Уральск – Шымкент – Тараз - Ош»

В текущем году планируется начать реализацию капитального ремонта пункта пропуска «Сырым» на казахстанско – российской границе, с уширением проезжей части подъездной автодороги. Завершение капитального ремонта запланировано до конца 2019 года. Пункт пропуска «Айша биби» на казахстанско – киргизской границе и подъездная республиканская автодорога к нему (14 км) находятся в хорошем состоянии.

6. По маршруту «Челябинск – Костанай – Астана – Кордай - Бишкек»

В 2015 году в рамках капитального ремонта проведены работы по уширению проезжей части подъездной автодороги пункта пропуска «Кайрак» на казахстанско – российской границе.

Подъездная республиканская автодорога к пункту пропуска «Кордай» (6 км) на казахстанско – киргизской границе находится в хорошем состоянии.

В текущем году планируется начать реконструкцию пункта пропуска, на что выделено 500 млн. тенге. Завершение работ по реконструкции пункта пропуска планируется в 2019 году.

7. По маршруту «Омск – Павлодар – Семей – Майкапшагай – гр. КНР»

В текущем году капитальным ремонтом охвачен пункт пропуска «Урлитобе» на казахстанско – российской границе, с уширением проезжей части подъездной автодороги.

В 2017 году начата реализация проекта реконструкции автодороги «Калбатау - Майкапчагай» с переводом во II техническую категорию. Данная автодорога ведет к пункту пропуска «Майкапчагай» на казахстанско – китайской границе. Завершение работ по реконструкции планируется в 2021 году.

«8. По морским портам Актау и Курык»

В 2016 году в порту Актау построены три новых сухогрузных терминала мощностью 3 млн. тонн, в том числе: 1 зерновой терминал и 2 универсальных.

В том же году в порту Курык построен железнодорожный паромный терминал мощностью 4 млн. тонн. В 2018 году в рамках второй фазы развития порта Курык построен автомобильный паромный терминал мощностью 2 млн. тонн. К порту подведены необходимые железнодорожные и автомобильные подъездные пути, которые соединены с республиканской сетью автомобильных дорог и магистральными железнодорожными путями.

В целом пропускная способность морских портов Актау и Курык составляет порядка 26 млн. тонн.

«9. Терминальная инфраструктура»

В настоящее время АО «НК «ҚТЖ» формирует внутреннюю сеть транспортно-логистических центров (далее - ТЛЦ) в крупных городах страны, что позволит покрыть потребности регионов в различных складских помещениях класса А и Б, а также создать центры дистрибуции в Казахстане с покрытием регионов сопредельных стран.

В 2015 году завершено строительство ТЛЦ в г.Астане. 12 сентября 2015 года состоялось открытие гипермаркета «КеңМарт» при ТЛЦ г. Астана. 30 июня 2016 года состоялся запуск Центра таможенного оформления.

6 декабря 2017 года в рамках Дня индустриализации в городе Шымкент запущен современный мультимодальный логистический центр «Continental Logistic», включающий зону таможенного оформления.

В 2019 году планируется начать строительство аналогичного ТЛЦ с ЗТО в Актобе.

Ведутся поиски инвесторов для строительства ТЛЦ в городах Актау и Усть-Каменогорск.

На сегодня АО «НК «ҚТЖ» владеет терминалом в порту Ляньюнгань - базовой точкой в формировании трансконтинентального сервиса, налажен регулярный сервис в поездах по направлению из/в Казахстан. Поезда консолидируются в порту Ляньюнгань далее следуют в Сухой порт на СЭЗ «Хоргос Восточные ворота, где перераспределяются для дальнейшего следования по направлениям Европа, Россия, Кавказ/Турция, Иран, страны Центральной Азии.

Вместе с тем, в настоящее время проводится анализ рынков транспортно-логистических услуг для определения оптимальных параметров местоположения терминальных мощностей за пределами Республики Казахстан.

Кыргызская Республика

Сообщается, что на сегодняшний день каких – либо работ по анализу, развитию и устранению «узких» мест, технического оснащению евразийских транспортных коридоров не ведется.

Обзор существующих участков транзитной инфраструктуры, имеющих резервы для увеличения пропускной способности

Анализ движения основных грузопотоков в рамках евразийских транспортных коридоров свидетельствует, что основные места с ограниченной пропускной способностью возникают в основном на пунктах пропуска на внешних границах ЕАЭС.

Причинами этого являются необходимость проведения контрольных процедур, различия в ширине колеи при перевозках железнодорожным транспортом, необходимость перегруза, различия в объемах железнодорожного подвижного состава.

На международных железнодорожных маршрутах по оси Китай – ЕАЭС – ЕС из – за различия в ширине колеи на железных дорогах России, Беларуси,

Казахстана и Монголии (1520 мм) и европейских стран и Китая (1435 мм) при пересечении границ необходимо либо осуществлять перевалку грузов (перегруз), либо производить смену тележек вагонов, либо применять технологии автоматического изменения ширины колеи. Пункты смены ширины колеи, соответственно, имеются как на западных, так и на восточных границах «пространства 1520».

Пункты пропуска со сменой ширины колеи на западе:

на белорусско – польской границе:

- Брест (Беларусь) – Малашевиче (Польша);
- Брузги (Беларусь) – Кузница Белостоцкая (Польша);

на польско – российской границе:

- перегрузочные пункты в Калининградской области в международном транзите до настоящего времени практически не были задействованы.

В конце сентября 2017 года был запущен пробный контейнерный поезд из Польши в Китай с перегрузом на станции Черняховск и дальнейшим следованием к погранпереходу Чернышевское – Кибартай (Литва).

Пункты пропуска со сменой ширины колеи на востоке:

на казахстанско – китайской границе:

- Достык (Казахстан) – Алашанькоу (Китай);
- Алтынколь (Казахстан) – Хоргос (Китай);

на российско – китайской границе:

- Забайкальск (Россия) – Маньчжурия (Китай);

на китайско – монгольской границе:

- Эрэн – Хото (Эрлян) (Китай) – Замын Ууде (Монголия).

Производительность пунктов смены ширины колеи определяется прежде всего их технологическими возможностями.

При железнодорожных перевозках, так называемые «узкие места», связаны в основном с ограничением пропускной способности инфраструктуры железных дорог. Что касается перевозок автомобильным транспортом, наличие «узких» мест связано с проводимыми капитальными ремонтами автомобильных дорог и автомобильных пунктов пропуска.

В рамках проведенного анализа были рассмотрены только «узкие» места, связанные с инфраструктурными ограничениями.

Что касается ограничений, связанных с наличием административных барьеров, возникающих при осуществлении контрольных функций, то рассмотрение данных ограничений не вошло в доклад.

Из полученной информации из открытых источников подготовлена информация о наличии «узких мест» в государствах – членах Союза.

Республика Армения

Учитывая то, что Республика Армения не имеет общей границы с другими государствами – членами ЕАЭС, это обстоятельство служит серьезным препятствием для развития торговых взаимоотношений.

Единственная прямая дорога из Армении в Россию пролегает через Верхний Ларс. В связи с чем, пропускная способность данного пункта пропуска имеет важное значение для развития торгового грузооборота Армении.

Кроме того, как минимум два сезона в год дорога через пункт пропуска Верхний Ларс становится потенциально непроходимой. В периоды ухудшения погодных условий – из-за обильных осадков, усиления ветра или при угрозе схода лавин – трасса временно закрывается по соображениям безопасности.

При этом на расчистку завалов может уходить от нескольких часов до нескольких суток, а то и больше недели. За это время очереди перед российско-грузинской границей растягиваются на километры. Но, несмотря на трудности, трасса как международный транспортный коридор очень важна для целого ряда стран: России, Грузии, Турции и даже Ирана. Проблемы с пропускной способностью Верхнего Ларса сдерживают экспортный потенциал из Армении в страны ЕАЭС.

Пиковые нагрузки на Верхнем Ларсе, по данным Северо-Осетинской таможни, регистрируются в преддверии нового года, а также в сезон отпусков и урожая фруктов. При пропускной способности 200 легковых автомобилей, 170 грузовых, 30 автобусов и 4 000 физических лиц в сутки, МАПП по факту в разы превышает свои скромные технические возможности. При этом транспортные потоки с каждым годом растут. Так, за июнь – июль 2018 года через пункт пропуска в обоих направлениях проследовало 36 391 грузовиков: в июне – 17 545 (в 2017-м – 12 636), в июле – 18 846 (в 2017-м – 15 538). При этом максимальная нагрузка на МАПП в июле за одни сутки составила 600 фур, что в три раза больше нормативных значений.

Дабы хоть как-то снизить транспортную напряженность в регионе, таможенными и погранслужбами были предприняты попытки «расширить» пропускную способность границы. В их числе:

- добавление дополнительных линий для движения грузовых и легковых транспортных средств;
- добавление четырех дополнительных участков осуществления паспортного контроля погранслужбой;
- для работы таможенного поста в усиленном режиме были командированы дополнительные сотрудники;
- перемещение грузовых транспортных средств, находящихся перед пунктом пропуска со стороны Российской Федерации на дополнительную парковку;
- организация круглосуточного дежурства руководства таможенного и пограничного постов.

Республика Беларусь

В Государственной программе развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016 - 2020 годы указывается, что судоходство в Республике Беларусь осуществляется по внутренним водным путям на реках Днепр, Березина, Сож, Припять, Западная Двина, Неман, Днепроовско-Бугском и Микашевичском каналах, Заславском водохранилище.

По территории Республики Беларусь проходит участок водного пути международного значения Е 40. В соответствии с Европейским соглашением о важнейших внутренних водных путях международного значения от 19 января 1996 года приняты обязательства по обеспечению выполнения на данном участке требований, предъявляемых к IV классу водного пути. В долгосрочной перспективе это позволит осуществлять перевозки грузов и пассажиров между регионами Балтийского и Черного морей, что повысит транзитный потенциал Республики Беларусь. В настоящее время на данном пути имеется ряд лимитирующих участков для судоходства. К ним относятся гидротехнические сооружения восточного склона Днепроовско-Бугского канала, которые нуждаются в реконструкции, а также участок реки Припять от гидроузла "Стахово" до границы с Украиной, габариты судового хода на котором не позволяют осуществлять полную загрузку транспортных судов в меженный период, поэтому на данном участке необходимо проведение комплекса выправительных и дноуглубительных работ.

В части железнодорожного транспорта предусматриваются мероприятия по устранению на железнодорожных участках и станциях мест, имеющих ограничения пропускных способностей в 2016 – 2020 годы с бюджетом 3,65 млрд. руб.

Обеспечение доступности, повышение качества и безопасности услуг железнодорожного транспорта будет достигнуто за счет:

развития инфраструктуры железнодорожного транспорта в соответствии с новыми условиями работы Республики Беларусь в Евразийском экономическом союзе и повышения скоростей движения пассажирских поездов по всем видам сообщений, устранения на железнодорожных участках и станциях мест, имеющих ограничения пропускных способностей, развития центра управления перевозками Белорусской железной дороги с внедрением современных информационных технологий.

Республика Казахстан

Развитие транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан реализуется в рамках государственной программы инфраструктурного развития «Нурлы жол» на 2015 – 2019 годы.

При этом, основная их часть завершена:

- завершено строительство инфраструктуры Специальной экономической зоны «Хоргос – Восточные ворота»;
- в преддверие проведения международной выставки EXPO-2017 в Астане построены и введены в эксплуатацию пассажирский терминал аэропорта и вокзальный комплекс «Нурлы Жол» в Астане;
- открыто движение по вторым путям на железнодорожном участке Алматы-Шу протяженностью 114 км;
- введены в эксплуатацию железнодорожная и автомобильная переправа мощностью 6 млн. тонн в порту Курык.

Развитие портов Актау и Курык обеспечило расширение портовых мощностей Казахстана на Каспии с 16 до 25,5 млн. тонн в год.

Кроме того, в рамках реализации региональной интеграции Казахстана, Беларуси и России с 2011 года успешно осуществляется проект организации контейнерных поездов в направлении Китай-Европа-Китай. На пространстве 1520 совместно реализован комплексный план по развитию транзитного сервиса, за счет оптимизации порожних пробегов, планирования перевозок, а также паритетной тарифной политики стран Евразийского экономического сотрудничества. Ежегодный прирост контейнерных перевозок на данном направлении, свидетельствует о том, что принятые решения являлись сбалансированными и эффективными.

В последующие годы планируется сохранение динамики роста пропуска контейнерных поездов в указанном направлении. С этой целью, АО «НК «КТЖ» разработаны дополнительные маршруты и тарифные условия по участкам Алтынколь/Достык - Семиглавый Мар и Алтынколь/Достык – Аксу. Для увеличения пропускной способности казахстанских железных дорог построена новая железнодорожная линия Жезказган-Саксаульская, введены в эксплуатацию вторые пути и электрифицирован участок Алматы-Шу протяженностью 111 км.

Кыргызская Республика

В основных направлениях развития железнодорожного транспорта Кыргызской Республики на 2014-2020 годы указывается, что отсутствие системы железнодорожного сообщения, проходящего через территорию республики, интегрированной в межгосударственное железнодорожное сообщение, выступает сдерживающим фактором наращивания транзитного потенциала Кыргызской Республики, увеличения экспортных возможностей и расширения торгово-экономических связей республики с внешним миром.

Создание транзитной железнодорожной составляющей для Кыргызской Республики, всего Центральноазиатского региона будет реализовано в рамках запланированного проекта строительства железнодорожной магистрали, соединяющей север и юг Кыргызстана.

Российская Федерация

В Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года сообщается о протяженности "узких мест" по пропускной способности в 8,3 тыс. км, или около 30 процентов протяженности основных направлений сети железных дорог, обеспечивающих около 80 процентов всей грузовой работы железнодорожного транспорта.

В рамках реализации долгосрочной стратегии предусматривается реализация мероприятий по модернизации железнодорожной инфраструктуры.

Предложения по совместному развитию

Экспертные оценки показывают, что существующие технические возможности сухопутной инфраструктуры в ЕАЭС позволяют обеспечивать пропуск до 1 млн. контейнеров в год. Для этого потребуется точечная расшивка «узких» мест транспортной инфраструктуры, не требующие столь масштабных инвестиций. В частности, потребуется инвестировать в строительство дополнительных железнодорожных путей, электрификацию, обновление и модернизацию локомотивного парка, специализированный подвижной состав, инфраструктуру погранпереходов и др.

Учитывая ограниченную перерабатывающую способность польской инфраструктуры, сдерживающей транзитный железнодорожный поток, особое значение приобретают вопросы диверсификации транзитного грузопотока. В связи с чем, не менее важное значение, для развития должны иметь альтернативные маршруты. Ключевыми направлениями являются использование маршрутов через порт Актау, Транскаспийского международного транспортного маршрута, транспортного узла Санкт – Петербурга, Калининграда.

Особое значение приобретают и инфраструктурные проекты, реализуемые в рамках реализации инициативы по сопряжению ЕАЭС и Шелкового пути.

В этой части наибольший интерес с точки зрения заинтересованности как минимум трех государств – членов ЕАЭС имеет проект создания высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора «Евразия» Китай – Казахстан – Россия – Беларусь – Европа.

Еще одним значимым проектом с точки зрения развития интеграционных процессов и совместного развития является деятельность АО «ОТЛК – Евразийский железнодорожный альянс». Указанный проект является ключевым действующим проектом Союза, за счет которого участники получают реальный эффект от евразийской транспортной интеграции.

Заключение

Имеющиеся сдерживающие инфраструктурные ограничения имеют локальный характер и находятся в сфере прямого влияния каждого из государств – членов.

Тем не менее, учитывая взаимосвязанность экономик, действия каждого из государств – членов по развитию транспортной инфраструктуры имеют синергетический эффект на весь процесс перевозки по территории Союза.

Что касается совместного развития какого – либо отдельного элемента транспортной инфраструктуры, то такими точками взаимодействия могли бы стать проекты по строительству новых транспортных коммуникаций и интеграционные проекты, аналогичные ОТЛК.

В этом отношении заслуживает внимания проведенная в рамках ЭСКАТО ООН работа по подготовке рамочного документа по повышению эффективности функционирования пунктов пересечения границ железнодорожным транспортом в сети Трансазиатских железных дорог и за ее пределами.

Меры, указанные в нем, предназначаются для поддержки усилий железных дорог региона по повышению эффективности деятельности на железнодорожных пограничных переходах и связанного с этим улучшения надежности грузовых перевозок.

В числе основных проблем, влияющих на эффективность деятельности железнодорожных пограничных переходов, обозначены вопросы обмена информацией между дорогами, выполнения контрольных функций.

Хотя все рекомендации рамочного документа носят общий характер, в целом их осуществление способствует повышению эффективности деятельности железнодорожных пограничных переходов.

Предлагаемая в рамочном документе разработка показателей деятельности железнодорожных пограничных переходов позволит выявить меры и стимулы для повышения эффективности операций на переходах.

Также при формировании концептуальных предложений по совместному развитию стыковых пунктов пропуска и устранению «узких мест» в рамках евразийских транспортных коридоров необходимо учитывать положения национальных государственных программ развития инфраструктуры транспортных систем, а также выводов из аналогичных анализов, затрагивающих вопросы облегчения пересечения границ, проведенных ранее Европейской экономической комиссией ООН, Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана, исследований Евразийского банка развития, Азиатского банка развития.

Так, к примеру, предлагается к изучению прорабатываемый в настоящее время в рамках Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана Проект рамочного документа по повышению эффективности функционирования пунктов пересечения границ железнодорожным транспортом в сети Трансазиатских железных дорог и за ее пределами.