

## 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**

Приоритетные интеграционные инфраструктурные проекты в сфере транспорта государств – членов Евразийского экономического союза (далее, соответственно – государства-члены, ЕАЭС) в первую очередь, ориентированы на развитие евразийских транспортных коридоров, раскрытие транспортного и транзитного потенциала государств-членов, что необходимо для углубления экономической интеграции, повышения конкурентоспособности и интеграции транспортных систем государств-членов в мировую транспортную систему.

В условиях изменения традиционных мировых торговых путей особую важность приобретают вопросы реализации приоритетных проектов, позволяющих упрочить евразийские транспортные коридоры и международные коридоры, проходящие по территориям государств-членов.

Настоящий доклад подготовлен во исполнение пункта 6 Комплексного плана развития евразийских транспортных коридоров (утв. Распоряжением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 05.12.2023 № 179) 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).

При подготовке доклада использована информация уполномоченных органов государств-членов в области транспорта, аналитические материалы Евразийской экономической комиссии (далее – Комиссия), а также аналитические материалы из источников, находящихся в открытом доступе.

Доклад посвящен актуализации и анализу информации о ходе реализации инфраструктурных проектов, включенных в перечень приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств – членов ЕАЭС (одобр. Распоряжением Евразийского

межправительственного совета от 24.08.2022 № 19) (далее, соответственно – Перечень, приоритетные проекты) за период 2024 – 2025 гг., а также информации по вопросу создания механизма поддержки приоритетных проектов.

Аналогичный доклад с анализом влияния (возможного влияния) реализации приоритетных проектов государств-членов на развитие транспортной инфраструктуры в ЕАЭС, в том числе влияния на развитие международных транспортных коридоров и транспортную связуемость в рамках ЕАЭС и с третьими странами подготовлен и одобрен Коллегией Комиссии 26 ноября 2024 г. (доступен для ознакомления по ссылке: [https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/77b/3uzz883ky9zk3anwyncfsdco b9012ruo/Doklad-o-realizatsii-proektov-\\_punkt-6-KP\\_-2024-god.pdf](https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/77b/3uzz883ky9zk3anwyncfsdco b9012ruo/Doklad-o-realizatsii-proektov-_punkt-6-KP_-2024-god.pdf)).

Ниже приведена национальная информация о реализации приоритетных проектов.

### **Республика Армения**

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

Статус в 2025 году – «Подготовка к строительству».

Продвижение за период:

подписано кредитное соглашение с Европейским банком реконструкции и развития на сумму 236 млн евро для строительства 60 км дороги Сисиан – Каджаран;

начато строительство участка Каджаран – Агарак (32 км);

одобрены кредиты Евразийского фонда стабилизации и развития (200 млн долл. США) для строительства Каджаранского тоннеля, Азиатского банка развития, Европейского инвестиционного банка.

*Примечание:*

*Изменены сроки ввода в эксплуатацию некоторых участков проекта.*

## Республика Беларусь

### 2. Реконструкция автомобильной дороги М-1/Е30 Брест (Козловичи) – Минск – граница Российской Федерации (Редьки).

Статус в 2025 году – «Текущий ремонт».

Продвижение за период:

запланирован ремонт 144,5 км;

разработана предпроектная документация по Брестской области (252 км).

*Примечание:*

*Приостановка разработки документации по Витебской и Минской областям из-за отсутствия финансирования.*

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

Статус в 2025 году – «Реконструкция и ремонт».

Продвижение за период:

Выполнен текущий ремонт км 0 – 109,9, км 126,0 – 540,9;

планируется выполнить ремонт 58,7 км дороги;

подготовлена проектная документация по реконструкции участка М-10 км 109,9–195,19;

начата реконструкция на участке км 109,9 – 126,0.

## Республика Казахстан

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

Статус в 2025 году – «Реконструкция»;

Продвижение за период:

начата реконструкция участка Актобе – Карабутақ – Улгайсын (28 км).

Привлечены кредитные ресурсы Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, Европейского банка реконструкции и развития.

#### 4.1. Развитие восточного международного транспортного коридора «Север – Юг» с модернизацией существующей железнодорожной инфраструктуры на участках «Орск – Кандыгааш – Макат – Бейнеу – Болашак», «Илецк-1 – Актобе», «Челябинск – Тобол – Никельтау», «Аксаарайская – Макат», «Шалкар – Бейнеу – Мангыстау».

Статус в 2025 году – «Подготовка к строительству».

Продвижение за период:

заключён договор по принципу EPC-контракта на выполнение комплекса строительных работ, в настоящее время ведутся подготовительные работы;

для развития данного маршрута подписана дорожная карта с Ираном, Туркменистаном и Российской Федерацией по синхронному развитию потенциала восточного маршрута международного транспортного коридора «Север - Юг» на 2024 - 2025 годы.

4.2. Развитие коридора «Россия – страны Центральной Азии»: строительство железнодорожной линии «Дарбаза – Мактаарал»; строительство вторых железнодорожных путей на участке «Казалы – Арысь».

Статус в 2025 году – «Строительство»;

Продвижение за период:

по проекту строительства железнодорожной линии «Дарбаза – Мактаарал» начаты подготовительные работы по возведению моста через реку Сырдарья (286,9 млрд тенге). Привлечены кредитные ресурсы Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, Азиатского банка развития и Международной финансовой корпорации.

## **Кыргызская Республика**

5. Электрификация железнодорожного участка «Луговая – Балыкчи».

Статус в 2025 году – «Поиск источников финансирования»;

Продвижение за период:

поиск источников финансирования, отсутствие прогресса в 2024 – 2025 гг.

*Примечание:*

*отсутствие ТЭО.*

5.1. Проект железной дороги «Балыкчи – Кочкор – Кара-Кече – Макмал – Джалал-Абад».

Статус в 2025 году – «Строительство».

Продвижение за период:

построено 35 км (нижнее строение пути, уложены рельсы)

5.2. Проект автомобильной дороги «Реконструкция северно-объездной дороги города Бишкек».<sup>1</sup>

<sup>1</sup> п. 4.1, 4.2, 5.1 и 5.2 включены Распоряжением Евразийского межправительственного совета от 02.02.2024 № 1

Статус в 2025 году – «Строительство».

Продвижение за период:

обновлено ТЭО (новая стоимость 84,56 млн долл. США);

укладка асфальтобетонного покрытия на 15 км.

### **Российская Федерация**

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

Статус в 2025 году – «Строительство».

Продвижение за период:

завершено строительство участка М-12 Казань – Екатеринбург и завершено строительство участка М-11 обхода Твери. В целях реализации проекта также привлекаются средства из бюджетных кредитов, полученных из федерального бюджета на финансовое обеспечение реализации инфраструктурных проектов.

#### 7. Строительство российского участка частной автомагистрали «Меридиан».

Статус в 2025 году – «Поиск источников финансирования».

Продвижение за период:

отсутствие прогресса в 2024 – 2025 гг.

*Примечание:*

*Рассмотрение вопросов поэтапной реализации проекта отложено до конца 2030 г.*

Более подробная информация по приоритетным проектам и анализ влияния (возможного влияния) реализации проектов на развитие транспортной инфраструктуры государств-членов представлены в Приложении 1 к Докладу.

Основываясь на национальной информации по реализации приоритетных проектов возможно сделать следующие выводы:

1) в 2024 – 2025 гг. приоритетные проекты реализовывались государствами-членами с разной степенью продвижения в соответствии с национальными планами;

2) приоритетные проекты реализуются за счет национальных бюджетных и внебюджетных средств государств-членов и кредитных ресурсов;

3) кредитные ресурсы привлечены по проекту Республики Армения и проектам Республики Казахстан;

4) отсутствует прогресс по продвижению проекта Кыргызской Республики «Электрификация железнодорожного участка «Луговая – Балыкчи» и проекта Российской Федерации «Строительство российского участка частной автомагистрали «Меридиан»;

5) в настоящее время механизм поддержки приоритетных проектов в ЕАЭС не создан. Планируется работа по созданию такого механизма.

В целях мобилизации ресурсов, преодоления дефицита инвестиций в инфраструктуру, обеспечения равномерного развития инфраструктуры государств-членов и поддержки интеграционных проектов в рамках ЕАЭС в проект Плана мероприятий («дорожной карты») по реализации Декларации о дальнейшем развитии экономических процессов в рамках Евразийского экономического союза до 2030 года и на период до 2045 года «Евразийский экономический путь» включено мероприятие по проработке создания механизма поддержки приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств-членов (пункт 3.1.3).

Планируемый срок реализации мероприятия – 2028 год.

## 1. Приоритетные проекты Республики Армения



### 1.1. 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, туннель 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 РА и ЕБРР было подписано кредитное соглашение на сумму 236 млн евро на строительство южного участка дороги Сисиан – Каджаран (Север-Юг).

В ноябре 2024 года между РА и ЕИБ было подписано кредитное соглашение на сумму 236 млн евро для софинансирования строительства южного и северного участков дороги Сисиан – Каджаран (Север-Юг).

В марте 2025 года между РА и АБР было подписано кредитное соглашение на сумму 236 млн евро на строительство южного участка дороги Сисиан – Каджаран (Север-Юг).

Строительство туннеля Баргушат будет финансироваться другим донором (переговоры на стадии завершения).

Каджаран – Агарак: протяженность составляет около 32 км, срок ввода в эксплуатацию – до конца 2027 года. 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 23.10.2023.

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 и Правительством РА.

Каджаранский туннель: 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 был предоставлен в Евразийском фондом стабилизации и развития в 2024 году для начала 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.

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

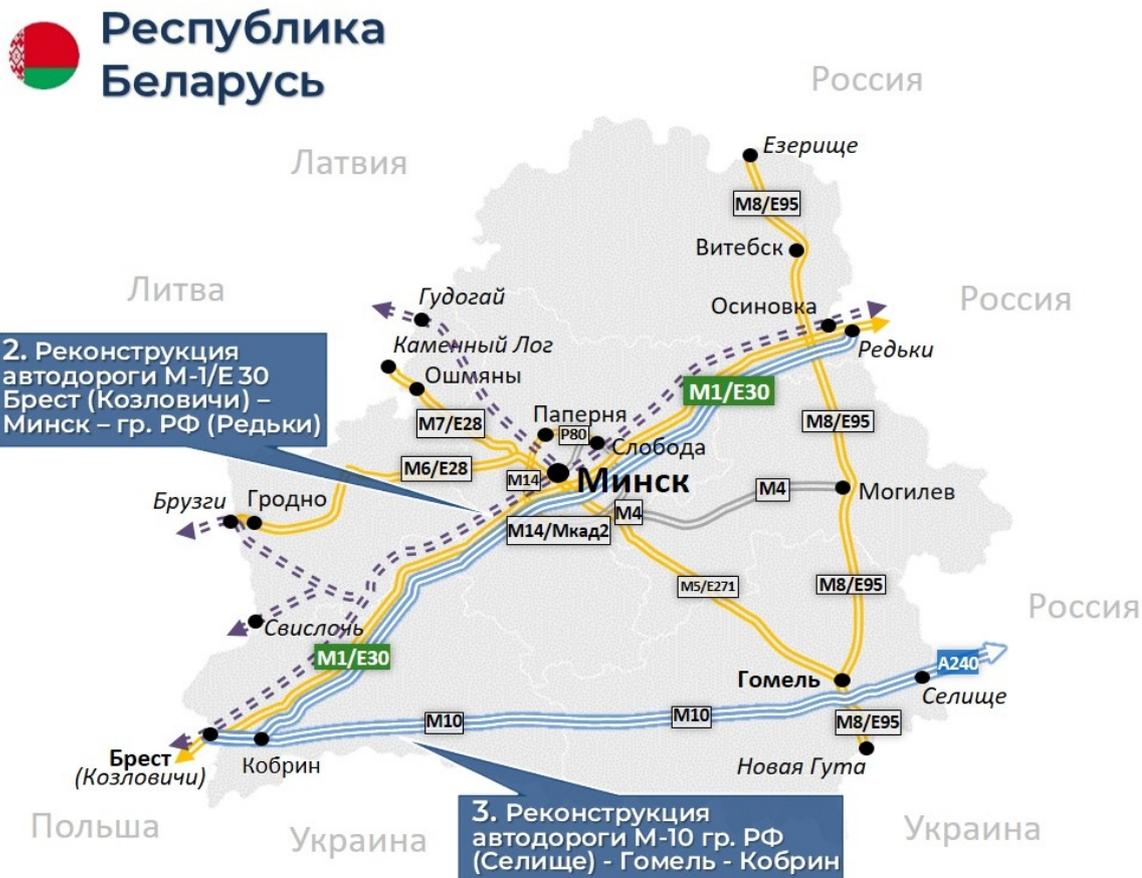
Реализация приоритетного проекта Республики Армения будет способствовать увеличению пропускной способности МТК «Север – Юг» в части, проходящей через территорию Республики Армения и повысит транспортную связуемость между Республикой Арменией, Исламской Республикой Иран, Грузией и Азербайджаном.

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.

## 2. Приоритетные проекты Республики Беларусь



### 2.1. О ходе реализации проектов Республики Беларусь

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

В соответствии с Концепцией реализации проекта, согласованной Главой государства (резолюция 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 (Козловичи) – 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, Беларусь 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 – 2024 гг. выполнены работы по ремонту покрытия протяженностью 389 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 2025 году планируется выполнить текущий ремонт 144,5 км дороги.

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 годы.

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 году 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 – 2024 гг. выполнен текущий ремонт на 261,9 км дороги. В 2025 году планируется выполнить текущий ремонт 58,7 км дороги.

**2.2. 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, Республикой Беларусь, Российской Федерацией и Китаем.

### 3. Приоритетные проекты Республики Казахстан



#### 3.1. 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 Актюбинской 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 № 4<sup>1</sup>. Развитие восточного международного транспортного коридора «Север – Юг» с модернизацией существующей железнодорожной инфраструктуры на участках «Орск – Кандыгааш – 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.

В целях сохранения транзитного потенциала, создания условий для экспортеров, формирования конкурентоспособного сервиса, наращивания грузопотока и развития инфраструктуры на восточной ветке железнодорожного маршрута «Север – Юг» проведен технический аудит и анализ пропускной способности железнодорожной инфраструктуры.

По итогам выявлены «узкие места» железнодорожной сети и определен ряд мероприятий, направленных на их ликвидацию.

В настоящее время реализовано мероприятие по коридору «Север – Юг», в частности завершены строительные-монтажные работы по проекту «Развитие станции Илецк-1».

В период 2025-2026 гг. планируется:

- внедрение автоблокировки на участках Орск - Никельтау, Тобол – Кандыгааш протяженностью 731км и строительство 14 развязок;

- строительство дополнительных и удлинение существующих путей на участке Мангыстау – Бейнеу.

По проекту «Кандыгааш – Тобол» 11 марта 2025 года между КТЖ и ТОО «Теміржол жөндеу» заключен договор по принципу «EPC-контракт» на выполнение комплексных работ по строительству.

В настоящее время на участках задействовано 103 единиц техники, 227 человек рабочего персонала для отсыпки земляного полотна. Из планового объема 437 тыс. м<sup>3</sup>, отсыпано 319 тыс. м<sup>3</sup> (73%). Проводится балластировка щебнем в объеме 6,2 тыс. м<sup>3</sup> (4%) из 153 тыс. м<sup>3</sup>.

По проекту «Шалкар – Бейнеу» 26 июля 2025 года между КТЖ и ТОО «Теміржол жөндеу» заключён договор по принципу EPC-контракта на выполнение комплекса строительных работ. В настоящее время ведутся подготовительные работы.

Приоритетный проект № 4<sup>2</sup>. Развитие коридора «Россия – страны Центральной Азии»:

строительство железнодорожной линии «Дарбаза – Мактаарал»;

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

В целях увеличения пропускной способности в направлении Центральной Азии начато строительство новой железнодорожной линии «Дарбаза – Мактараал» протяженностью 157,2 км. Данный проект позволит обеспечить дополнительную пропускную способность в направлении Центральной Азии.

Помимо данного проекта для развития магистральной железнодорожной сети страны, до 2029 года планируется строительство вторых путей на участке «Казалы – Арысь» протяженностью 160 км.

### **3.2. 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 2024 г. транзитные перевозки через его территорию железнодорожным транспортом выросли на 1% и составили 27,5 млн тонн. Грузооборот портов Актау и Курык в рамках ТМТМ за 2024 г. вырос на 21% и составил 3,3 млн тонн (в 2023 г. – 2,8 млн тонн). Для укрепления транзитного потенциала запущены вторые пути на участке Достык – Мойынты. Началось строительство новой железнодорожной линии Дарбаза – Мактаарал. Ведется строительство обводной железнодорожной дороги в обход станции Алматы. Новая линия ускорит пропуск транзитных грузов, отправляющихся в Центральную Азию, Европу и порты Каспийского моря. Ведутся работы по строительству новой железнодорожной линии Бахты – Аягос 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 2024 г. объем перевозок грузов по восточной ветке МТК «Север – Юг» снизился на 24%, составив порядка 1,6 млн тонн (2023 г. – 2,1 млн тонн) при пропускной способности коридора 6 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.

#### 4. Приоритетные проекты Кыргызской Республики



##### 4.1. 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 № 5<sup>1</sup>. 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 августа 2025 г. на участке 35-50 км железной дороги «Балыкчи – Кочкор – Кара-Кече» ведутся работы по строительству верхнего строения пути, устройству земляного полотна, а также буровзрывные работы на скальных образованиях. Для обеспечения временного движения автотранспорта расширена проезжая часть автодороги. Параллельно продолжается возведение искусственных сооружений, подготовка земляного полотна для укладки пути, подвоз рельсов, шпал и балластного материала. Также выполняются работы по выносу интернет-кабелей (ВОЛС).

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 № 5<sup>2</sup>. Проект автомобильной дороги «Реконструкция северно-объездной дороги города Бишкек».

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

Проект разделен на два основных участка:

Участок 1 – реконструкция автомобильной дороги Алматы – Бишкек – Ташкент, протяженностью 24,3 км (км 203,7 – 255);

Участок 2 – реконструкция автомобильной дороги Бишкек – Нарын – Торугарт, протяженностью 9.1 км (км 0 – 9,1).

Общая стоимость контракта составляет 11,1 млрд сомов, что эквивалентно около 84,56 млн долларов США.

На сегодняшний день ведутся земляные работы и строительство искусственных сооружений.

В соответствии с графиком реализации в 2025 году запланировано уложить асфальтобетонное покрытие на 15 км, в том числе:

6 км – на участке Алматы – Бишкек – Ташкент;

9 км – Бишкек – Нарын – Торугарт.

После завершения реконструкции предусмотрено расширение проезжей части до шести полос движения, что позволит:

- значительно повысить пропускную способность объездной дороги,
- обеспечить эффективный транзит грузов и пассажиров по международному маршруту ЭМ-02,
- улучшить уровень транспортной безопасности в регионе.

Данный проект входит в состав евразийских транспортных коридоров и маршрутов (утв. Распоряжением Коллегии Комиссии от 26.10.2021 № 175).

#### **4.2. 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.

## 5. Приоритетные проекты Российской Федерации



### 5.1. 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 696,1 км (включая обход г. Твери), и Центральную кольцевую автомобильную дорогу, протяженностью 111,8 км;

2) автомобильная дорога М-12 «Восток» Москва – Казань – Екатеринбург – Тюмень, протяженностью 684 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 2,7 трлн рублей (в ценах 2032–2035 гг.).

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

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 2030 г.

**5.2. 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.

Сводная информация о приоритетных интеграционных инфраструктурных проектах в сфере транспорта государств – членов ЕАЭС, включающая ключевые аспекты их реализации представлена в нижеследующей Таблице 1.

**Сводная информация о приоритетных интеграционных инфраструктурных проектах 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.
<b>Республика Армения</b>					
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 2032 г. Рабочий проект в наличии. Строительные работы начнутся после завершения проводящихся на данный момент тендеров.</p> <p>3. Каджаран – Агарак, лот 1. Срок ввода в эксплуатацию – 2027 г.</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. Рассчитанный бюджет проекта составляет</p>	<p>1.Арташат – Сисиан. Вопрос финансирования на стадии обсуждения.</p> <p>2.Сисиан – Каджаран. Вопрос финансирования для северного и южного участков решен (заемные средства и гос. бюджет РА.). Вопрос финансирования Баргушатского тоннеля 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. Подписаны кредитные договора с АБР, ЕБРР и ЕИБ.</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 7,2 км тоннель) около 10,3 км (км 0+000 – км 10+300).	Рабочий проект в наличии. Строительные работы в процессе.  4. Каджаран – Агарак (включая 7,2 км тоннель) лот 2. Ориентировочный срок ввода в эксплуатацию – до 2032 г. Рабочий проект готов. Ведутся тендерные процедуры.	236.7 млн. долларов США.  4. Каджаран – Агарак (включая 7,2 км тоннель) лот 2. Ориентировочная сумма реализации проекта около 153 млрд. армянских драм.	4. Каджаран – Агарак (включая 7,2 км тоннель) лот 2. Вопрос финансирования решен. Заемные средства и гос. бюджет РА.	4. Каджаран – Агарак (включая 7,2 км тоннель) лот 2. Инвестиционный кредит в размере двести млн долларов США был предоставлен в Евразийским фондом стабилизации и развития в 2024 году.
<b>Республика Беларусь</b>					
2. Реконструкция автомобильной дороги М-1/Е30 Брест (Козловичи) – Минск – граница Российской Федерации (Редьки)	Маршрут полностью совпадает с направлением автомобильной дороги М1/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 программы «Дороги	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>		Беларуси» на 2026 – 2030 гг.	

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 М10 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.		В 2024 г. начаты работы по ее реконструкции за счет республиканского бюджета на участке км 109,9 – км 126,0.	Не предусмотрено
<b>Республика Казахстан</b>					
4. Реконструкция казахстанских участков автомобильной дороги М-32, относящихся к международному транспортному маршруту «Европа – Западный Китай	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 полосным движением – 1 424 км («Кызылорда – Туркестан – Шымкент – Тараз – Алматы – Хоргос»); II категория 1 323 км	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	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;  «Актобе-Улгайсын» от Улгайсына до Карабутак км 927-1025 (98 км) за счет займа АБИИ 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.
	<p>(«граница с Российской Федерацией – Актобе – Улгайсын – Кызылорда»).</p>	<p>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 категорию.</p>			
4 <sup>1</sup> . Развитие восточного международного транспортного коридора «Север –	Строительство вторых путей «Илецк-1 – Актобе» - 195 км. Срок реализации 2025-2026 гг.			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.
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>На участке «Шалкар – Бейнеу», протяженностью 471 км, планируется внедрение автоблокировки и развитие двух станций (Шалкар и Бейнеу)</p> <p>На участке «Бейнеу – Мангыстау», протяженностью 404 км, будет проведено строительство приёмоправочных путей, включая удлинение 7 существующих путей и строительство 5 новых.</p> <p>На участках «Кандыагаш – Тобол» протяженностью 653 км, Алимбет - Никельтау</p>	<p>Срок реализации проекта «Шалкар – Бейнеу» – 2025 – 2026 годы Заклѹчен договор по принципу ЕРС-контракта на выполнение комплекса строительных работ. В настоящее время ведутся подготовительные работы.</p> <p>Срок реализации проекта «Бейнеу – Мангыстау» - 2025 – 2026 годы Заклѹчен договор по принципу ЕРС-контракта на выполнение комплекса строительных работ. В настоящее время ведутся подготовительные работы.</p> <p>Срок реализации проекта «Кандыагаш – Тобол» 2025 – 2026 годы Заклѹчен договор по</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.
	протяженностью 78,5 км внедрение автоблокировки предусмотрено строительство 15 разъездов	принципу «ЕРС-контракт» на выполнение комплексных работ по строительству. Ведутся строительные работы по проекту.			
4 <sup>2</sup> . Развитие коридора «Россия – страны Центральной Азии»: строительство железнодорожной линии «Дарбаза – Мактаарал»; строительство вторых железнодорожных путей на участке «Казалы - Арысь»	«Дарбаза – Мактаарал» - 157 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. Ведутся строительные работы.  Срок реализации проекта «Казалы - Арысь» - 2026-2027 гг.		«Дарбаза – Мактаарал» - национальный фонд и заемные средства  «Казалы - Арысь» - Не определено	МФК, АБИИ, АБР
<b>Кыргызская Республика</b>					
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 <sup>1</sup> . Проект железной дороги «Балыкчи – Кочкор – Кара-Кече – Макмал – Джалал-Абад»	Балыкчи – Кочкор – Кара-Кече – Макмал – Джалал-Абад – 405 км.	Балыкчи – Кочкор – Кара-Кече – Макмал – Джалал-Абад  Участок Балыкчи – Кочкор на стадии завершения.	4,06 млрд долл. США	Собственными средствами ГП «НК «КТЖ»	
		Кочкор – Кара-Кече – Макмал необходима разработка ТЭО и ПСД	Приблизительная стоимость 3,2 млрд долл. США	Инвестиции, доноры	Инвестиции, доноры
		Макмал – Джалал-Абад Строится в рамках проекта Китай-Кыргызстан-Узбекистан			
5 <sup>2</sup> . Проект автомобильной дороги «Реконструкция северно-объездной дороги города Бишкек»	Участок 1 – реконструкция автомобильной дороги Алматы – Бишкек – Ташкент, протяженностью 24,3 км (км 203,7 – 255);  Участок 2 – реконструкция автомобильной дороги Бишкек – Нарын –	В 2025 году планируется укладка асфальтобетонного покрытия на 15 км, в том числе: 6 км – на участке Алматы – Бишкек – Ташкент; 9 км – Бишкек – Нарын – Торугарт.	84,6 млн долл. США	Республиканский бюджет. Реконструкционные работы – ориентировочная сумма контракта составляет 11,1 млрд сомов	

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.
	Торугарт, протяженностью 9.1 км (км 0 – 9,1)				
<b>Российская Федерация</b>					
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 Центральную кольцевую автомобильную дорогу. 2) строящаяся автодорога М-12 Москва – Нижний Новгород – Казань, и обход г. Тольятти с мостовым переходом через р. Волгу. 3) участок существующей дорожной сети от	<b>Участок 1</b> Строительство обхода Твери на дороге М-11 «Нева»: 2022-2024 гг.  <b>Участок 2</b> Строительство автодороги М-12: 2020-2023 гг.	74 млрд руб.  901,5 млрд руб.	федеральный бюджет – 42,2 млрд руб.; средства ФНБ – 25,6 млрд руб.; внебюджетные источники – 6,2 млрд руб.  федеральный бюджет – 602,6 млрд руб.; средства ФНБ – 150 млрд руб.; внебюджетные источники – 148 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.
	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).	Строительство обхода г. Тольятти: 2020- 2024 гг.	140,7 млрд руб.	федеральный бюджет – 86,9 млрд руб.; региональный бюджет – 0,4 млрд руб., внебюджетные источники – 44,3 млрд руб., ИБК – 9,1 млрд руб.	
7. Строительство российского участка частной автомагистрали «Меридиан»	Трассировка маршрута: Республика Беларусь –Брянск – Саратов – Республика Казахстан. Общая протяженность маршрута составляет 1411 км Маршрут состоит из трех основных участков: 1) Республика Беларусь – Брянск; 2) Брянск – Саратов; <i>Первоочередной к реализации участок (протяженность 871 км, предварительная стоимость – порядка 1 трлн. руб.)</i>	В 2022 году обеспечена разработка технико-экономического обоснования проекта. С учетом значительной капиталоемкости проекта и приоритизации, рассмотрение вопросов поэтапной реализации автомобильной дороги «Меридиан» возможно после 2030 года.	2,7 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.
	3) Саратов – Республика Казахстан.				