

# Евразийская экономическая комиссия

Доклад за 2024 год

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

2025 год

## СОДЕРЖАНИЕ

Список сокращений и условных обозначений	3
Введение	4
1. О координации развития транспортной инфраструктуры государств – членов Евразийского экономического союза. Об исполнении Поручения Евразийского межправительственного совета от 21 июня 2022 г. № 8	6
2. О реализации комплексного плана развития евразийских транспортных коридоров	17
3. О цифровизации транспорта	19
4. О реализации национальных планов государств – членов Евразийского экономического союза по развитию транспортной инфраструктуры	24
5. О пунктах пропуска государств – членов Евразийского экономического союза	25
Заключение	25

Приложение 1-1. Карта евразийских транспортных коридоров и маршрутов

Приложение 1-2. Инициатива «Перекресток мира»

Приложение 2. О работе государств – членов Евразийского экономического союза, проведенной в 2024 году по развитию транспортной инфраструктуры евразийских транспортных коридоров и маршрутов, входящих в том числе в международный транспортный коридор «Север – Юг»

Приложение 3. О реализации национальных планов по развитию транспортной инфраструктуры, включая информацию:

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

- о разработке предложений по сопряжению проектов, реализуемых в соответствии с национальными планами и китайской инициативой «Один пояс – один путь»; о подготовке предложений по реализации совместных проектов развития транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс – один путь».

## Список сокращений и условных обозначений

- Государства-члены** - государства – члены Евразийского экономического союза
- Договор о ЕАЭС** - Договор о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года
- ДК ОНСТП** - План мероприятий («дорожная карта») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза
- Комиссия, ЕЭК** - Евразийская экономическая комиссия
- МТК** - международный транспортный коридор
- Союз, ЕАЭС** - Евразийский экономический союз
- ВЕЭС** - Высший Евразийский экономический совет
- ЕМПС** - Евразийский межправительственный совет

## Введение

В 2024 году исполнилось 10 лет со дня подписания Договора о ЕАЭС.

За 10 лет со дня подписания Договора о ЕАЭС совокупный ВВП стран Союза вырос с 1,6 трлн до 2,5 трлн долларов США, товарооборот с третьими странами увеличился на 60% – с 579 млрд до 923 млрд долларов США.

Объем взаимной торговли вырос почти в два раза с 45 млрд до 89 млрд долларов США<sup>1</sup>.

Важную роль в работе государств – членов ЕАЭС по реализации положений Договора о ЕАЭС по формированию единого транспортного пространства играет развитие транспортной инфраструктуры.

Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры государств – членов ЕАЭС включает реализацию инфраструктурных проектов по развитию транспортных магистралей, сети скоростных автомобильных дорог и транспортных узлов, обеспечивающих транспортную связанность регионов.

В ЕАЭС сформировано право Союза, позволяющее осуществлять скоординированную работу государств – членов ЕАЭС по обеспечению эффективного функционирования транспортных коридоров.

Среди основных актов права Союза – Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов ЕАЭС, Стратегические направления развития евразийской экономической интеграции до 2025 года, Комплексный план развития евразийских транспортных коридоров, перечень евразийских транспортных коридоров и маршрутов, перечень приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств – членов ЕАЭС.

В условиях геополитической напряженности транспорт в ЕАЭС продемонстрировал свою устойчивость, возможность адаптации к новым условиям и способность обеспечить стабильные внешнеторговые связи государств – членов ЕАЭС.

В 2024 году продолжалась работа по реализации транзитного потенциала Союза и расширению географии экспорта стран ЕАЭС.

Настоящий доклад за 2024 год «О создании и развитии транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс – один

---

<sup>1</sup> <https://belta.by/society/view/ispolnilos-10-let-s-momenta-podpisanija-dogovora-o-sozdanii-eaes-637497-2024/>

путь» (включая информацию о реализации Поручения Евразийского межправительственного совета от 21 июня 2022 г. № 8) (далее – Доклад) подготовлен во исполнение пункта 7.4.1 Стратегических направлений развития евразийской экономической интеграции до 2025 года (утв. Решением ВЕЭС от 11.12.2020 г. № 12) и соответствующего пункта 7.4.1 Плана мероприятий по реализации Стратегических направлений развития евразийской экономической интеграции до 2025 года (утв. Распоряжением Совета Комиссии от 05.04.2021 № 4).

Доклад подготовлен государствами – членами ЕАЭС на площадке Департамента транспорта и инфраструктуры Комиссии с участием заинтересованных департаментов Комиссии.

Доклад готовится на ежегодной основе.

Целью Доклада является систематизация и анализ информации о реализации Договора о ЕАЭС и права Союза в части координации развития транспортной инфраструктуры, создания и развития евразийских транспортных коридоров, а также подготовка предложений по дальнейшему развитию транспортной инфраструктуры в рамках ЕАЭС.

В Доклад включены вопросы, предусмотренные пунктом 7.4.1 Стратегических направлений развития евразийской экономической интеграции до 2025 года и соответствующим пунктом 7.4.1 Плана мероприятий по реализации Стратегических направлений развития евразийской экономической интеграции до 2025 года:

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

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

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

Также, Доклад направлен на проработку инициативы Премьер-Министра Республики Казахстан О.А. Бектенова по усилению роли транспортного

коридора «Север – Юг» (по итогам заседания Евразийского межправительственного совета 1 октября 2024 года).

Доклад включает информацию о работе государств – членов ЕАЭС, проведенной в 2024 году по развитию транспортной инфраструктуры в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс – один путь», а также информацию об исполнении Поручения Евразийского межправительственного совета от 21 июня 2022 г. № 8 (далее – Поручение ЕМПС № 8) в первом полугодии 2025 г.

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.

**І.О координации развития транспортной инфраструктуры  
государств – членов Евразийского экономического союза.  
Об исполнении Поручения Евразийского межправительственного  
совета от 21 июня 2022 г. № 8**

В 2024 году транспорт продолжил обеспечивать потребности экономик стран «пятерки» в перевозках, государствами – членами ЕАЭС сохранены темпы развития транспортной инфраструктуры.

В соответствии с национальными стратегиями и во исполнение положений Договора о ЕАЭС, ДК ОНСТП на 2024 – 2026 годы, Поручения ЕМПС № 8, Комплексного плана развития евразийских транспортных коридоров (утв. Распоряжением Коллегии Комиссии от 05.12.2023 № 179) (далее – Комплексный план) Сторонами совместно с Комиссией проводится работа по дальнейшей интеграции национальных транспортных систем государств – членов ЕАЭС в мировую транспортную систему, увеличению объемов взаимной торговли, развитию транзитного потенциала в рамках Союза и повышению конкурентоспособности евразийских транспортных коридоров и маршрутов.

Объемы перевозок и грузооборот по видам транспорта (в абсолютных величинах) приведены в таблицах 1 - 4.

Таблица 1. Перевозки грузов в ЕАЭС по видам транспорта в 2024 году, без учета трубопроводного транспорта\*

	Перевозка грузов по видам транспорта (миллионов тонн)	Индекс перевозок грузов по видам транспорта (в % к предыдущему году) <sup>5)</sup>
<b>Железнодорожный</b>		
ЕАЭС	...	...
в том числе		
Армения	1,4	68,6
Беларусь	...	...
Казахстан	437,1	105,0
Кыргызстан <sup>2)</sup>	9,2	98,0
Россия	1183,9	95,7
<b>Автомобильный</b>		
ЕАЭС	...	...
в том числе		
Армения	13,4	93,0
Беларусь	...	...
Казахстан <sup>1)</sup>	343,1	119,5
Кыргызстан	44,4	107,5
Россия	7039,9	104,4
<b>Воздушный (тысяч тонн)</b>		
ЕАЭС	...	...
в том числе		
Армения <sup>3)</sup>	42,2	124,5
Беларусь	...	...
Казахстан	27,9	117,0
Кыргызстан	44,8	322,3
Россия <sup>4)</sup>	489,4	100,7
<b>Перевозки грузов без трубопроводного транспорта</b>		
ЕАЭС	...	...
в том числе		
Армения	14,9	90,0
Беларусь	...	...
Казахстан <sup>1)</sup>	783,4	111,0
Кыргызстан	53,6	105,8
Россия	8364,0	102,7

<sup>1)</sup> С учетом оценки объемов перевозок индивидуальными предпринимателями, занимающимися коммерческими перевозками. Данные за 2010 - 2023 гг. сформированы с учетом изменения методологического подхода по формированию показателей деятельности индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие перевозки грузов на автомобильном транспорте

<sup>2)</sup> Начиная с 2016 г. данные пересчитаны согласно методологии, принятой Постановлением Нацстаткома от 3.11.2021г. №12 и включают объемы прибытия грузов

<sup>3)</sup> В данных отражены также грузоперевозки, выполненные самолетами других стран

<sup>4)</sup> По данным Росавиации

<sup>5)</sup> По расчетам ЕЭК

Таблица 2. Грузооборот в ЕАЭС по видам транспорта в 2024 году, без учета трубопроводного транспорта\*

	Объем грузооборота (миллиардов тонно-километров)	Динамика грузооборота (в % к предыдущему году) <sup>4)</sup>
<b>Железнодорожный</b>		
ЕАЭС	...	...
в том числе		
Армения	0,4	72,1
Беларусь	...	...
Казахстан	327,9	100,3
Кыргызстан	1,1	99,5
Россия	2525,2	95,7
<b>Автомобильный</b>		
ЕАЭС	...	...
в том числе		
Армения	1,3	109,8
Беларусь	...	...
Казахстан <sup>1)</sup>	35,7	118,6
Кыргызстан	1,5	107,6
Россия	387,4	106,9
<b>Воздушный (миллионов тонно-километров)</b>		
ЕАЭС	...	...
в том числе		
Армения <sup>2)</sup>	12,2	68,9
Беларусь	...	...
Казахстан	65,7	122,5
Кыргызстан	252,3	109,2
Россия <sup>3)</sup>	1913,9	111,0
<b>Грузооборот без трубопроводного транспорта</b>		
ЕАЭС	...	...
в том числе		
Армения	1,7	97,6
Беларусь	...	...
Казахстан <sup>1)</sup>	365,4	101,5
Кыргызстан	2,9	104,5
Россия	3047,3	97,4

<sup>1)</sup> С учетом оценки объемов перевозок индивидуальными предпринимателями, занимающимися коммерческими перевозками. Данные за 2010 - 2023 гг. сформированы с учетом изменения методологического подхода по формированию показателей деятельности индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие перевозки грузов на автомобильном транспорте.

<sup>2)</sup> В данных отражен также грузооборот самолетов других стран

<sup>3)</sup> По данным Росавиации

<sup>4)</sup> По расчетам ЕЭК

Таблица 3. Перевозки грузов в ЕАЭС по видам транспорта в январе – апреле 2025 года, без учета трубопроводного транспорта\*

	Перевозка грузов по видам транспорта (миллионов тонн)	Индекс перевозок грузов по видам транспорта (в % к соответствующему периоду предыдущего года)
<b>Железнодорожный</b>		
ЕАЭС	...	...
в том числе		
Армения	0,5	122,7
Беларусь	...	...
Казахстан	147,5	114,7
Кыргызстан	3,4	126,0
Россия	371,0	93,1
<b>Автомобильный</b>		
ЕАЭС	...	...
в том числе		
Армения	3,5	97,8
Беларусь	...	...
Казахстан <sup>1)</sup>	97,9	103,6
Кыргызстан	14,5	112,6
Россия	2091,7	100,8
<b>Воздушный (тысяч тонн)</b>		
ЕАЭС	...	...
в том числе		
Армения <sup>2)</sup>	12,7	105,8
Беларусь	...	...
Казахстан	8,9	112,5
Кыргызстан	7,5	100,0
Россия <sup>3)</sup>	133,9	95,2
<b>Перевозки грузов без трубопроводного транспорта</b>		
ЕАЭС	...	...
в том числе		
Армения	3,9	100,2
Беларусь	...	...
Казахстан <sup>1)</sup>	246,7	110,1
Кыргызстан	17,9	115,0
Россия	2478,8	99,4

<sup>1)</sup> Данные сформированы с учетом изменения методологического подхода по формированию показателей деятельности индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие перевозки грузов на автомобильном транспорте. В целях получения сопоставимых данных с аналогичным периодом прошлого года, статистические данные за 2022 г. пересформированы

<sup>2)</sup> В данных отражены также грузоперевозки, выполненные самолетами других стран

<sup>3)</sup> По данным Росавиации

Таблица 4. Грузооборот в ЕАЭС по видам транспорта в январе – апреле 2025 года, без учета трубопроводного транспорта\*

	Объем грузооборота (миллиардов тонно-километров)	Динамика грузооборота (в % к соответствующему периоду предыдущего года)
<b>Железнодорожный</b>		
ЕАЭС	...	...
в том числе		
Армения	0,1	120,4
Беларусь	...	...
Казахстан	111,3	110,4
Кыргызстан	0,4	127,8
Россия	839,6	99,9
<b>Автомобильный</b>		
ЕАЭС	...	...
в том числе		
Армения	0,3	78,7
Беларусь	...	...
Казахстан <sup>1)</sup>	13,8	145,3
Кыргызстан	0,4	104,2
Россия	130,4	107,0
<b>Воздушный (миллионов тонно-километров)</b>		
ЕАЭС	...	...
в том числе		
Армения	5,1	150,0
Беларусь	...	...
Казахстан	20,4	111,6
Кыргызстан	96,5	91,8
Россия <sup>2)</sup>	531,8	98,1
<b>Грузооборот без трубопроводного транспорта</b>		
ЕАЭС	...	...
в том числе		
Армения	0,4	88,2
Беларусь	...	...
Казахстан <sup>1)</sup>	125,7	113,4
Кыргызстан	1,0	111,7
Россия	995,6	100,2

<sup>1)</sup> Данные сформированы с учетом изменения методологического подхода по формированию показателей деятельности индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие перевозки грузов на автомобильном транспорте. В целях получения сопоставимых данных с аналогичным периодом прошлого года, статистические данные за 2022г. пересформированы

<sup>2)</sup> По данным Росавиации

О формировании и реализации права Союза  
в части координации развития транспортной инфраструктуры  
государств – членов ЕАЭС

В 2024 году:

1) в соответствии с Распоряжением ЕМПС от 2 февраля 2024 г. № 1 перечень приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств – членов Союза был дополнен двумя новыми проектами Республики Казахстан и двумя новыми проектами Кыргызской Республики. 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;

2) принят План мероприятий («дорожная карта») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза на 2024 – 2026 годы (утв. Распоряжением ЕМПС от 01.10.2024 № 15), включающий мероприятия по созданию и развитию евразийских транспортных коридоров, координации развития транспортной инфраструктуры;

3) 29 ноября 2024 г. подписано Соглашение о допустимых массах, осевых нагрузках и габаритах транспортных средств при движении по автомобильным дорогам государств – членов Евразийского экономического союза, включенным в евразийские транспортные коридоры. Соглашение устанавливает допустимые массы, осевые нагрузки и габариты транспортных средств при движении по автомобильным дорогам, включенным в евразийские транспортные коридоры, перечень которых утвержден Распоряжением Коллегии Комиссии от 26 октября 2021 г. № 175;

4) проведена работа по внесению изменений в Положение о Совете руководителей уполномоченных органов в области транспорта государств – членов ЕАЭС (утв. Решением ВЕЭС от 14.05.2018 № 13) в части наделения Совета руководителей полномочиями необходимыми для реализации мероприятий, предусмотренных Комплексным планом. В части расширения

полномочий Совета руководителей в перечень вопросов, по которым Совет руководителей рассматривает вопросы и подготавливает предложения, в пункт 4 Положения включено осуществление функции по развитию евразийских транспортных коридоров и маршрутов. Соответствующее Решение ВЕЭС принято 26 июня 2025 г.;

5) продолжена работа по согласованию мероприятий по координации развития транспортной инфраструктуры государств – членов ЕАЭС для включения в проект плана мероприятий 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»;

б) продолжена работа по реализации Комплексного плана.

В 2024 году Сторонами на национальном уровне продолжена работа по развитию участков национальной транспортной инфраструктуры, входящей в том числе в международные транспортные коридоры в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», созданию логистических сервисов, заключению международных договоров и меморандумов с партнерами по развитию транспортных коридоров.

Например, в Республике Армения продолжена реализация инициативы «Перекресток Мира», целью которой является формирование наиболее благоприятных условий для развития торгово-экономических связей между всеми заинтересованными государствами, а также значительное наращивание логистического потенциала региона Южного Кавказа на основе полного уважения суверенитета и юрисдикции стран, а также принципа равноправия и взаимности.

Дополнительная информация по данной инициативе размещена в Приложении 1-2.

В Приложении 2 приведена более подробная информация о работе, проделанной Сторонами по данным направлениям на национальном уровне.

В 2024 году Советом руководителей уполномоченных органов в области транспорта государств – членов ЕАЭС поддержана инициатива члена Коллегии (Министра) по энергетике и инфраструктуре по участию Комиссии в работе координационных органов, действующих в соответствии с Соглашением о международном транспортном коридоре «Север – Юг» (Санкт-Петербург, 12 сентября 2000 года) и Соглашением о согласованном развитии международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств – участников СНГ (Ялта, 20 ноября 2009 года). В этой связи поручено с целью организации взаимодействия Комиссии и Координационного совета международного транспортного коридора «Север – Юг», Координационного транспортного совещания СНГ направить обращение от Комиссии о подготовке и подписании меморандумов о взаимодействии (пункты 1 и 2 по вопросу 2 Протокола 7-го заседания Совета руководителей уполномоченных органов в области транспорта государств – членов ЕАЭС от 31.05.2024 № КА-7).

О реализации инициативы об участии Комиссии в работе  
Координационного совета международного транспортного коридора  
«Север – Юг»

В июле 2024 г. Департаментом транспорта и инфраструктуры Комиссии подготовлен проект Меморандума о взаимодействии между Евразийской экономической комиссией и Координационным советом международного транспортного коридора «Север – Юг», направлен в правительства Сторон для рассмотрения заинтересованными государственными органами (письмо Комиссии от 17.07.2024 № КА-1606/20). Получены позиции Сторон.

5 февраля 2025 г. в рамках совещания по проведению консультаций по реализации инициатив в сфере транспорта и инфраструктуры государств-членов принято решение о продолжении работы по вопросу об участии Комиссии в работе координационного органа, действующего в соответствии с Соглашением о международном транспортном коридоре «Север – Юг».

В целях реализации инициативы Премьер-Министра Республики Казахстан по усилению роли транспортного коридора «Север – Юг» и активизации работы в этом направлении, а также в целях исполнения Поручения ЕМПС № 8 Комиссией дополнительно в ходе вышеуказанного совещания предложено создать в рамках Комиссии координационную площадку по развитию транспортной инфраструктуры и перевозок в направлении «Север – Юг» в формате Рабочей (экспертной) группы по развитию транспортной

инфраструктуры и перевозок в направлении «Север – Юг» при Совете руководителей уполномоченных органов в области транспорта государств – членов ЕАЭС. Вопрос прорабатывается.

О реализации инициативы об участии Комиссии в работе  
Координационного транспортного совещания государств – участников  
Содружества Независимых Государств

8 августа 2024 г. Комиссией проведены дополнительные консультации с Исполкомом Координационного транспортного совещания государств – участников СНГ. По итогам встречи члена Коллегии (Министра) по энергетике и инфраструктуре и Председателя Исполнительного комитета Координационного транспортного совещания государств – участников СНГ принято решение, что с учетом имеющихся документов о взаимодействии (Меморандум о взаимодействии между Евразийской экономической комиссией и Исполнительным комитетом Содружества Независимых Государств от 17 декабря 2012 года, Меморандум об углублении взаимодействия между Евразийской экономической комиссией и Исполнительным комитетом Содружества Независимых Государств от 27 ноября 2018 года, а также Плана мероприятий на 2023 – 2025 годы по реализации Меморандума об углублении взаимодействия между Евразийской экономической комиссией и Исполнительным комитетом Содружества Независимых Государств от 27 ноября 2018 года),

и с учетом решения Совета Глав правительств Содружества Независимых Государств от 24 мая 2024 г. «О Плана действий по оптимизации инфраструктуры и развитию международных транспортных коридоров, проходящих по территориям государств – участников СНГ, на период до 2030 года»,

в целях расширения сотрудничества по развитию международных транспортных коридоров целесообразно подготовить План сотрудничества между Евразийской экономической комиссией и Исполнительным комитетом Координационного транспортного совещания государств – участников Содружества Независимых Государств в области транспорта, инфраструктуры, логистики и развития международных транспортных коридоров на период до 2030 года (далее – План сотрудничества).

Подготовленный План сотрудничества содержит мероприятия по совместной работе в части подготовки и реализации документов,

составляющих право ЕАЭС и СНГ в области транспорта, инфраструктуры, логистики и развития международных транспортных коридоров.

План сотрудничества подписан 26 июня 2025 года в г. Минск в рамках IV Евразийского экономического форума.

О реализации мероприятия  
о налаживании сотрудничества между институтами развития ЕАЭС и  
Китайской Народной Республикой (КНР)

Во исполнение Поручения ЕМПС № 8 по предложению Комиссии 19 апреля 2024 г. на четвертом заседании Совместной комиссии, учрежденной в соответствии со статьей 12.1 Соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Китайской Народной Республикой, с другой стороны, от 17 мая 2018 года (далее – Совместная комиссия), рассмотрен вопрос о налаживании диалога с Китайской Стороной в области транспорта в контексте сопряжения с китайской транспортной инициативой «Один пояс – один путь».

В протоколе четвертого заседания Совместной комиссии отмечено, что Сторона ЕАЭС предложила установить диалог в сфере транспорта с целью обсуждения таких вопросов, как обмен информацией о стратегических документах и практиках развития транспортной инфраструктуры, о реализации приоритетных инфраструктурных проектов ЕАЭС и Китая в области транспорта и развития евразийских транспортных коридоров.

При этом, Комиссией достигнута договоренность с государствами – членами ЕАЭС и Евразийским банком развития о проведении такого диалога совместно.

В соответствии с установленным порядком по взаимодействию с Китайской Стороной Торговым блоком Комиссии в августе 2024 г. было направлено сообщение в уполномоченные органы КНР в области транспорта о возможности начала диалога по указанным вопросам.

По итогам проведения соответствующих консультаций Китайской Стороной не поддержаны инициативы Департамента транспорта и инфраструктуры Комиссии и заявлена заинтересованность в эффективном использовании существующих двухсторонних механизмов диалога с каждым из государств – членов ЕАЭС, о чем Комиссия была проинформирована в ноябре 2024 г.

О наращивании сотрудничества  
с Объединенными Арабскими Эмиратами (ОАЭ)  
в контексте развития международного транспортного коридора  
«Север – Юг»

Во втором полугодии 2024 года Комиссией в рамках реализации Меморандума о взаимодействии между Евразийской экономической комиссией и Правительством Объединенных Арабских Эмиратов (16 июня 2022 года, г. Санкт-Петербург) проведены мероприятия, направленные на наращивание взаимодействия с ОАЭ в сфере транспорта и инфраструктуры в контексте развития МТК «Север – Юг».

7 ноября 2024 г. представители транспортного блока Комиссии обсудили с представителями Группы компаний Abu-Dhabi Ports Group (ОАЭ) возможность подписания плана совместных мероприятий на 2024 – 2026 годы. Предложения по проекту указанного плана, подготовленные Департаментом транспорта и инфраструктуры Комиссии, находятся на рассмотрении у Арабской Стороны

Об инициативах по Ашхабадскому соглашению

8 мая 2024 г. в рамках заседания Высшего Евразийского экономического совета Президентом Республики Казахстан К.К. Токаевым была озвучена инициатива с предложением государствам – членам Евразийского экономического союза присоединиться к Соглашению о создании Международного транспортного и транзитного коридора между Правительствами Исламской Республики Иран, Султаната Оман, Туркменистана и Республики Узбекистан (Ашхабадское соглашение).

Справочно:

*Соглашение о создании Международного транспортного и транзитного коридора между правительствами Исламской Республики Иран, Султаната Оман, Туркменистана и Республики Узбекистан (Ашхабадское соглашение) подписано 25 апреля 2011 г.*

*Целью Соглашения является создание международного транспортного и транзитного коридора, способствующего перевозке грузов между Центральной Азией и Персидским заливом.*

*Впоследствии к Соглашению присоединился Пакистан (2016), Казахстан (2018), Индия (2018), Кыргызская Республика (2024).*

*Соглашение вступило в силу в апреле 2016 г.*

*Туркменистан является государством-депозитарием соглашения.*

*В целях обеспечения реализации положений указанного Соглашения был подписан Меморандум о взаимопонимании между Правительствами Исламской Республики Иран, Султаната Оман, Государства Катар, Туркменистана и*

*Республики Узбекистан по реализации Ашхабадского соглашения, который вступил в силу в апреле 2016 г.*

В целях реализации данной инициативы вопрос рассмотрен 1 ноября 2024 г. на 28-ом заседании Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре, по итогам которого проработка инициативы продолжена (протокол № КА-17, вопрос 6).

5 февраля 2025 г. в рамках совещания по проведению консультаций по реализации инициатив в сфере транспорта и инфраструктуры государств – членов ЕАЭС, инициатива о присоединении к Ашхабадскому соглашению была дополнительно обсуждена с представителями заинтересованных государственных органов Сторон, включая уполномоченные органы, ответственные за проведение внешней политики.

Комиссией направлено письмо-запрос в адрес координирующего органа Ашхабадского соглашения с просьбой сообщить о текущем состоянии развития транспортного коридора, предусмотренного статьей 4 Соглашения и результатах использования механизмов, предусмотренных Соглашением.

## **II. О реализации Комплексного плана развития евразийских транспортных коридоров**

В 2024 году Стороны совместно с Комиссией приступили к реализации мероприятий Комплексного плана.

Во исполнение пунктов 5 и 6 Комплексного плана Сторонами совместно с Комиссией подготовлены доклады:

«Об анализе результатов реализации мероприятий государств – членов Евразийского экономического союза по развитию железнодорожной, автодорожной и портовой инфраструктуры, входящей в евразийские транспортные коридоры (маршруты)» (пункт 5 Комплексного плана). Указанный доклад рассмотрен на заседании Евразийского межправительственного совета 30-31 января 2025 г. В Докладе отмечено, что в соответствии с принятыми стратегическими документами странами «пятерки» проводится активная работа по развитию евразийских транспортных коридоров и маршрутов. При этом страны ЕАЭС принимают меры по синхронизации совместных усилий для «расшивки» участков с ограниченной пропускной способностью. Результаты анализа планируется использовать в последующей работе по координации развития транспортной инфраструктуры в ЕАЭС;

«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» (пункт 6 Комплексного плана). Доклад рассмотрен на заседании Коллегии Комиссии 26 ноября 2024 г. 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. 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, Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ). В целях продолжения работы в рамках ЕАЭС по вопросу реализации приоритетных инфраструктурных проектов логическим продолжением видится проработка механизма финансирования проектов.

Вышеуказанные доклады размещены на сайте Комиссии и доступны по адресу: <https://eec.eaeunion.org/comission/department/transport/info.php>

Во исполнение пункта 4 Комплексного плана Стороны готовят информацию о мероприятиях по развитию отдельных участков евразийских транспортных коридоров (маршрутов), выявлению и устранению «узких мест». Информация будет рассмотрена Советом руководителей уполномоченных органов в области транспорта государств – членов ЕАЭС.

Во исполнение пунктов 1-3 Комплексного плана в 2024 году начата работа по:

выработке целевых индикаторов (показателей) развития евразийских транспортных коридоров (маршрутов);

подготовке паспортов евразийских транспортных коридоров (маршрутов);

разработке требований к евразийским транспортным коридорам (маршрутам).

Данную работу планируется завершить до конца 2025 года в соответствии с установленными Комплексным планом сроками.

### **III.О цифровизации транспорта**

### О проекте цифровизации грузовых железнодорожных перевозок

17 мая 2018 г. в г. Астана (Республика Казахстан) было подписано Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Китайской Народной Республикой, с другой стороны (далее – Соглашение).

Документ вступил в силу 25 октября 2019 г.

В соответствии с Соглашением стороны признали важность экономической интеграции в Азиатско-Тихоокеанском регионе и в Евразии, а также важность сопряжения ЕАЭС и инициативы «Один пояс, Один путь» как инструмента создания крепких и стабильных торговых связей в регионе для чего предусматривается развитие отраслевого сотрудничества между ЕАЭС и КНР в таких отраслях как: сельское хозяйство, энергетика, транспорт, промышленная кооперация, технологии и инновации, информационная и коммуникационная инфраструктура, финансы и окружающая среда.

В увязке с обозначенным Соглашением в рамках заседания ВЕЭС 21 мая 2021 г. было уделено большое внимание тематике цифровых транспортных коридоров и развитию транспортного потенциала государств-членов ЕАЭС, а также увеличению объемов торговли с третьими странами.

Распоряжением ЕМПС от 20 августа 2021 г. № 17 в г. Чолпон-Ата (Кыргызская Республика) утвержден План первоочередных мероприятий по цифровизации грузовых железнодорожных перевозок в интересах развития торгово-экономического сотрудничества между ЕАЭС и КНР (далее – План мероприятий), подготовленный при участии железнодорожных перевозчиков государств – членов ЕАЭС и предполагающий переход на комплексную электронную технологию перевозки грузов железнодорожным транспортом при двусторонних и транзитных перевозках грузов между государствами – членами ЕАЭС, включая переход на юридически значимый электронный документооборот в части перевозочных и товаросопроводительных документов.

Для реализации Плана мероприятий Евразийской части и в рамках подготовки проекта Плана (Дорожной карты) по развитию торгово-экономического сотрудничества ЕАЭС и КНР, предполагающего цифровизацию железнодорожных перевозок в том числе на уровне КНР, создана Рабочая группа по цифровым транспортным коридорам на уровне руководителей транспортных ведомств, таможенных служб, органов,

уполномоченных в сфере ветеринарного и фитосанитарного контроля, а также железнодорожных перевозчиков государств – членов ЕАЭС.

Для регулярного взаимодействия и оперативного решения возникающих вопросов по обозначенным документам сформирована экспертная подгруппа по вопросам взаимодействия и оперативного решения возникающих вопросов.

16 февраля 2023 г. на третьем заседании Совместной комиссии по реализации Соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Китайской Народной Республикой, с другой стороны, от 17 мая 2018 года (далее – Совместная комиссия) подписан План (Дорожная карта) по развитию торгово-экономического сотрудничества между ЕАЭС и КНР.

Итоговый План (Дорожная карта) по развитию торгово-экономического сотрудничества между ЕАЭС и КНР включает работу по цифровизации транспортных коридоров, установление диалога по вопросам внешнеторговой политики ЕАЭС и КНР и совместное исследование эффектов различных сценариев углубления торгово-экономического сотрудничества, включая либерализацию торговли и упрощение ее процедур между ЕАЭС и КНР.

8 июня 2023 г. в рамках заседания ЕМПС принято Распоряжение № 10, которое предусматривает реализацию до 2026 года Плана мероприятий Евразийской части от 20 августа 2021 года по результатам мониторинга его реализации Рабочей группой по цифровым транспортным коридорам ЕЭК, а также Плана от 16 февраля 2023 г.

19 апреля 2024 г. в г. Пекин состоялось четвертое заседание Совместной комиссии. В ходе заседания отмечено, что Сторона ЕАЭС предложила установить диалог в сфере транспорта с целью обсуждения таких вопросов, как обмен информацией о стратегических документах и практиках развития транспортной инфраструктуры, о реализации приоритетных инфраструктурных проектов ЕАЭС и Китая в области транспорта и развития евразийских транспортных коридоров.

18 декабря 2024 г. между удостоверяющими центрами ОАО «РЖД» и ГК «КЖД» было подписано соглашение по выпуску сертификатов для осуществления трансграничного электронного документооборота.

Решением Совета Комиссии от 14 сентября 2021 г. № 87 принят к реализации проект «Создание информационно-коммуникационной «витрины» национальных сервисов экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС» (далее – проект «Витрина»).

Реализация Проекта «Витрина» должна была обозначить начало формирования элементов экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС.

Вместе с тем, определенным по итогам конкурса подрядчиком выполнить запланированные в рамках Проекта «Витрина» работы не удалось, в связи с чем в апреле 2023 г. договор с подрядчиком расторгнут.

С учетом данного обстоятельства Комиссией инициированы работы по актуализации Проекта «Витрина».

В 2024 году Сторонами и Комиссией обсуждались вопросы по внесению изменений в акты права Союза по вопросам проекта «Витрина», в том числе вопросы по актуализации перечня сервисов и цифровой инфраструктуры, реализуемых в целях формирования экосистемы цифровых транспортных коридоров Евразийского экономического союза.

С учетом принятия распоряжения Коллегии Комиссии от 25 июня 2024 г. № 94 «О проекте распоряжения Совета Евразийской экономической комиссии «О внесении изменения в перечень сервисов и цифровой инфраструктуры, реализуемых в целях формирования экосистемы цифровых транспортных коридоров Евразийского экономического союза» планировалось, что перечень сервисов будет актуализирован решением Совета Комиссии, но по инициативе Российской Стороны рассмотрение вопроса на заседании 18 октября 2024 г. было перенесено на неопределенный срок в связи с необходимостью завершения внутриведомственного согласования. С учетом предложений уполномоченных органов государств – членов Евразийского экономического союза и после проведения процедуры согласования Российской Федерацией были подготовлены проекты Распоряжений Совета Комиссии и в установленном порядке внесены на рассмотрение Коллегии Комиссии.

Вопросы «О внесении изменений в Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 14 сентября 2021 г. № 87», «О внесении изменения в перечень сервисов и цифровой инфраструктуры, реализуемых в целях формирования экосистемы цифровых транспортных коридоров Евразийского экономического союза» рассмотрены на заседании Коллегии Комиссии

29 апреля 2025 г. (вопросы 11-12). Распоряжения Коллегии Комиссии по указанным вопросам приняты не были.

О пилотном проекте по обмену электронной международной транспортной накладной e-CMR (для автомобильного транспорта) между хозяйствующими субъектами Российской Федерации и Республики Беларусь с применением механизма доверенной третьей стороны

Центральным элементом процесса цифровизации транспортной деятельности выступает электронный документооборот.

Так, в 2021 – 2023 годах Республика Беларусь и Российская Федерация успешно реализовали пилотный проект по трансграничному электронному обмену накладной e-CMR для автомобильного транспорта при осуществлении международных автомобильных перевозок. Проект реализовывался в рамках мероприятий Плана Союзной программы по унификации регулирования транспортного рынка государств – участников Договора о создании Союзного государства.

Результаты проведения пилотного проекта подтвердили техническую и практическую возможность осуществления международных грузовых автомобильных перевозок с применением электронной международной транспортной накладной e-CMR (для автомобильного транспорта) на основе стандарта SEФАКТ ООН.

В качестве количественных показателей эффективности пилотного проекта можно выделить следующие:

подписание документа занимает до 10 секунд;

на проверку иностранной подписи уходит до 30 секунд.

Отчет о пилотном проекте размещен на сайте Евразийской экономической комиссии по ссылке:

[https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/476/2shmw0ouneo4xge42jqt3tqqpj2x4i2b/4.1-Otchet-transgranichnyu-pilot-e\\_CMR.pdf](https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/476/2shmw0ouneo4xge42jqt3tqqpj2x4i2b/4.1-Otchet-transgranichnyu-pilot-e_CMR.pdf).

С учетом успешно проведенного пилотного проекта, от Российской Федерации поступила инициатива об организации подобного пилотного проекта в государствах-членах ЕАЭС. Данный вопрос был поддержан уполномоченными органами государств – членов ЕАЭС, а также Коллегией Комиссии.

Заместители глав правительств государств – членов ЕАЭС 29 ноября 2024 г. в ходе заседания Совета Комиссии одобрили старт пилотного проекта по применению электронных международных транспортных накладных

e-CMR при осуществлении международных грузовых автомобильных перевозок в странах ЕАЭС.

Реализация пилотного проекта будет способствовать ускорению процессов получения и проверки транспортных документов, а также снижению издержек при осуществлении транспортно-логистических и контрольно-надзорных процедур.

О Соглашении о применении  
в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб

Соглашение о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок подписано главами государств – членом Союза 19 апреля 2022 года (далее – Соглашение) и вступило в силу 3 апреля 2023 г.

Документ имеет статус международного договора и устанавливает правовую основу для применения в ЕАЭС нового технологического инструмента контроля при перевозках товаров и транспортных средств – навигационных пломб. Использование указанной технологии позволяет на расстоянии в онлайн-режиме наблюдать за транспортным средством и фиксировать возникновение нештатных ситуаций и (или) осуществление несанкционированных действий, за счет чего обеспечивается «прозрачность» перевозок.

Соглашение направлено на минимизацию мер государственного контроля при перевозках товаров (при транзите, экспорте и в рамках взаимной торговли) и обеспечение их законного оборота на территории Союза.

Сфера действия Соглашения распространяется исключительно на перевозки, осуществляемые по территориям двух и более стран Союза.

Соглашением предусмотрено поэтапное введение отслеживания с учетом категорий товаров и видов транспорта, которыми они будут перемещаться. Такой подход обеспечит постепенную адаптацию участников перевозок и государственных органов к новым, отвечающим современным требованиям условиям работы.

Для начала практического применения Соглашения необходима реализация ряда мероприятий, как на уровне Комиссии, так и на национальном уровне. Перечень таких мероприятий закреплён в Плане мероприятий («дорожной карте»), утверждённом Распоряжением Совета Комиссии от 21 апреля 2023 г. № 12.

Планом предусмотрено принятие ряда первоочередных решений Коллегии и Совета Комиссии, необходимых для запуска отслеживания с применением навигационных пломб. План включает также подготовку решений Комиссии, не имеющих обязательного характера, сроки разработки и принятия которых не определены, и которые могут быть подготовлены при наличии инициатив Сторон и (или) Комиссии.

План сформирован с учетом положений Соглашения, предусматривающих, в том числе принятие государствами – членами ЕМПС актов национального законодательства, регламентирующих отдельные направления механизма отслеживания с применением навигационных пломб, и создание временных интеграционных технических решений, обеспечивающих обмен необходимой информацией участниками отслеживания.

На сегодняшний день на уровне Комиссии вся необходимая нормативная правовая база подготовлена (все обязательные первоочередные решения приняты). Со стороны государств – членов ЕАЭС также завершаются мероприятия, необходимые для начала практической реализации Соглашения.

#### **IV.О реализации национальных планов государств – членов Евразийского экономического союза по развитию транспортной инфраструктуры**

В 2024 году государствами – членами ЕАЭС на национальном уровне велась активная работа по развитию транспортной инфраструктуры, реализации мероприятий по строительству и модернизации объектов транспортной инфраструктуры.

В Приложении 3 приведена более подробная информация, включающая информацию государств – членов ЕАЭС:

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

о разработке предложений по сопряжению проектов, реализуемых в соответствии с национальными планами и китайской инициативой «Один пояс – один путь». О подготовке предложений по реализации совместных проектов развития транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс – один путь».

#### **V.О пунктах пропуска государств – членов ЕАЭС**

Информация о состоянии, динамике и тенденциях развития таможенной инфраструктуры в местах перемещения товаров через таможенную границу стран Евразийского экономического союза в установленном порядке подготовлена Таможенным блоком Комиссии и размещена по ссылке: [https://eec.eaeunion.org/upload/files/dep\\_tamoj\\_infr/0i191/InfoMat\\_EAEU\\_CID\\_20240101.pdf](https://eec.eaeunion.org/upload/files/dep_tamoj_infr/0i191/InfoMat_EAEU_CID_20240101.pdf)

#### **Заключение**

Координация развития транспортной инфраструктуры государств – членов ЕАЭС, создание и развитие евразийских транспортных коридоров и маршрутов, определение и реализация приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов, обеспечение мониторинга развития международных транспортных коридоров, проходящих по территориям государств – членов ЕАЭС, – это масштабные и актуальные вопросы евразийской интеграционной транспортной повестки в рамках ЕАЭС.

Сегодня более чем когда-либо устойчивый транспорт и транспортная инфраструктура выступают ключевыми факторами обеспечения стабильности и конкурентоспособности экономик государств-членов, связи национальных товарных рынков стран ЕАЭС с существующими и новыми мировыми рынками.

В 2024 году Сторонами сохранены высокие темпы развития транспортной инфраструктуры и евразийских транспортных коридоров, что полностью

соответствует основному приоритету скоординированной (согласованной) транспортной политики по формированию единого транспортного пространства, установленному в Договоре о ЕАЭС, и обеспечивает достижение цели по созданию стойкой транспортной инфраструктуры, включенной в Цели Устойчивого Развития (ЦУР), принятые Организацией Объединенных Наций в 2015 году как продолжение глобальной работы, ранее осуществлявшейся ООН в рамках Целей развития тысячелетия «Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года».

Основу транспортной инфраструктуры в ЕАЭС составляют евразийские транспортные коридоры, создание и развитие которых предусмотрено Договором о ЕАЭС. По экспертной оценке, на долю евразийских транспортных коридоров приходится около 70% объема транзитных перевозок в ЕАЭС, что говорит о важности координации развития транспортной инфраструктуры государств – членов ЕАЭС.

В 2024 году показатели объемов перевозок и грузооборота в государствах-членах (без учета Республики Беларусь) имели разнонаправленную динамику.

В январе – декабре 2024 г. выросли объемы перевозок грузов (без учета трубопроводного транспорта) в Казахстане (783,4 млн тонн, + 11%), Кыргызстане (53,6 млн тонн, + 5,8%) и в России (8364 млн тонн, + 6,3 %).

Грузооборот в январе – декабре 2024 г. увеличился в Казахстане (365,4 млрд т-км, + 2,2 %) и Кыргызстане (2,9 млрд т-км, + 4,5%).

В разрезе видов транспорта наиболее высокие темпы роста наблюдались при перевозках грузов воздушным транспортом (от + 17% в Республике Казахстан до + 322,3 % в Кыргызской Республике), при этом рост отмечен во всех государствах – членах ЕАЭС.

Также, отмечен прирост во всех государствах – членах ЕАЭС грузооборота автомобильного транспорта, динамика составила от 7,2% в России до 19,7% в Казахстане.

Только в Казахстане наблюдалось увеличение объемов перевозок и грузооборота железнодорожного транспорта, прирост составил 5% и 0,3% соответственно.

Среднее значение индекса перевозок грузов (без трубопроводного транспорта) по видам транспорта (в % к соответствующему периоду

предыдущего года) в 2024 году в ЕАЭС (без учета Республики Беларусь) составило 103,28%.

Среднее значение динамики грузооборота (в % к соответствующему периоду предыдущего года, без трубопроводного транспорта) в 2024 году в ЕАЭС (без учета Республики Беларусь) составило 100,4%.

В современных геополитических условиях особое внимание Сторон уделяется развитию транспортных коридоров под новые потребности в экспорте и импорте, изменение маршрутов перевозки и увеличение грузопотоков по международным транспортным коридорам, таким как международный транспортный коридор «Север – Юг» (МТК «Север – Юг»), Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ).

В 2024 году наблюдался дальнейший рост объемов перевозок по отдельным транспортным коридорам, проходящим по территориям государств – членов ЕАЭС.

Например, объем перевозок по ТМТМ за последние четыре года увеличился с 800 тыс. тонн до 4,1 млн тонн, что составляет пятикратный рост. За этот период срок доставки грузов сократился с 58-60 дней до 13-15 дней.

Провозные возможности БАМа и Транссиба за 6 лет увеличились в 1,5 раза – до 180 млн тонн.

Динамично развивается МТК «Север – Юг», который соединяет Россию с Ираном, странами Персидского залива и Индией, от Санкт-Петербурга до порта Мумбаи.

Сегодня МТК «Север – Юг» является ключевым инфраструктурным проектом и важнейшим транспортным коридором на Евразийском континенте, выступающим альтернативным логистическим решением.

Участниками Соглашения о международном транспортном коридоре «Север – Юг» (12 сентября 2000 года, г. Санкт-Петербург) являются все государства – члены ЕАЭС, за исключением Кыргызской Республики.

По МТК «Север – Юг» по итогам 2024 года перевезено железнодорожным транспортом 11,9 млн тонн.

По экспертной оценке Казахстанской Стороны, модернизация инфраструктуры и развитие железнодорожных и комбинированных перевозок позволит увеличить пропускную способность восточного маршрута до 15 млн тонн к 2027 году и до 20 млн тонн к 2030 году.

По экспертным оценкам, изложенным в открытых источниках, товарооборот коридора «Север – Юг» к 2030 году достигнет 28-32 млн тонн в год, а в перспективе до 2040 года – 60 млн тонн.

Казахстанской Стороной и Российской Стороной в рамках работы по развитию МТК «Север – Юг» проводится работа по заключению международных договоров и меморандумов с партнерами, подписанию «дорожных карт», созданию логистических сервисов и организации сквозных сервисов перевозки, созданию логистических операторов. Проводятся мероприятия по развитию железнодорожной автодорожной и портовой инфраструктуры маршрутов МТК «Север – Юг».

В целях дальнейшего развития потенциала восточного маршрута МТК «Север – Юг» 19 июля 2024 г. в г. Актау (Республика Казахстан) руководителями транспортных ведомств России, Казахстана, Ирана и Туркменистана подписана «Дорожная карта по синхронному развитию потенциала восточного маршрута международного транспортного коридора «Север – Юг» на 2024 – 2025 годы, проходящего по территориям России, Ирана, Казахстана, Туркменистана».

В рамках подписанного 27 ноября 2024 г. в г. Астана (Республика Казахстан) в присутствии глав государств Республики Казахстан и Российской Федерации Соглашения о сотрудничестве между АО «НК «КТЖ» и ОАО «Российские железные дороги» достигнута договоренность о создании совместного предприятия на площадке Международного финансового центра «Астана», как единого логистического оператора на восточном маршруте МТК «Север – Юг», с возможностью последующего вступления других стран-участниц маршрута.

Таким образом, очевидно, что значительно возрастает значение международного сотрудничества и объединения усилий Сторон по развитию транспортной инфраструктуры и созданию правовых условий по обеспечению «бесшовных» и конкурентоспособных перевозок, как по традиционным транспортным коридорам, так и по новым маршрутам.

Особо следует отметить, что с учетом предоставления Исламской Республике Иран статуса государства – наблюдателя при ЕАЭС и подписания Соглашения о свободной торговле между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Исламской Республикой Иран, с другой стороны от 25 декабря 2023 года, вопросы сотрудничества с Ираном

по развитию МТК «Север – Юг» (также являющимся участником Соглашения о МТК «Север – Юг») представляются перспективными также для рассмотрения в формате ЕАЭС – Иран.

Аналогично, в формате ЕАЭС – ОАЭ возможно планировать наращивание международного сотрудничества с Объединенными Арабскими Эмиратами по развитию МТК «Север – Юг» с учетом подписания Соглашения об экономическом партнерстве между Евразийским экономическим союзом и его государствами – членами, с одной стороны, и Объединенными Арабскими Эмиратами, с другой стороны от 27 июня 2025 года, и имеющегося Меморандума о взаимодействии между Евразийской экономической комиссией и Правительством Объединенных Арабских Эмиратов (16 июня 2022 года, г. Санкт-Петербург).

В части создания новых маршрутов перевозки, в проработке Сторон и Комиссии находится инициатива Президента Республики Казахстан К.К. Токаева, озвученная в рамках заседания Высшего Евразийского экономического совета 8 мая 2024 г., с предложением государствам – членам ЕАЭС присоединиться к Соглашению о создании Международного транспортного и транзитного коридора между Правительствами Исламской Республики Иран, Султаната Оман, Туркменистана и Республики Узбекистан (Ашхабадское соглашение). В настоящее время, из стран ЕАЭС участницами Ашхабадского соглашения являются Республика Казахстан и Кыргызская Республика. Вопрос прорабатывается.

В рамках работы Сторон по сопряжению с китайской инициативой «Один пояс – один путь» возможно выделить следующее.

В текущем году в партнерстве с Российской Стороной и Китайской Стороной состоялся торжественный запуск проекта Казахстанской Стороны по строительству Транспортно-логистического центра «CRK Terminal» (ст. Селятино, Московской области), который сформирует замкнутый логистический цикл (HUB-TO-HUB) на маршруте Китай – Казахстан – Россия путем консолидации грузовой базы в г. Сиань (Китай) и Селятино (Россия) и организации транзитных перевозок через Казахстан, включая мультимодальный сервис.

Между АО «НК «КТЖ» (Казахстан), Xi'an Free Trade Port Construction and Operation Co., Ltd. (Китай) и АО «Славтранс-Сервис» (Россия) в присутствии глав государств Республики Казахстан и Российской Федерации (27 ноября

2024 года, г. Астана) достигнуто соглашение о совместном использовании Единой цифровой платформы на маршруте Сиань – Достык/Алтынколь – Селятино.

По мнению Казахстанской Стороны, создание логистического оператора, строительство терминала и использование цифровой платформы обеспечат эффективные и быстрые грузоперевозки для развития экспортного и транзитного потенциала Союза.

На территории Республики Казахстан, в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс – один путь», продолжилось начатое в ноябре 2023 года строительство новой железной дороги в обход станции Алматы протяженностью 130 км, что позволит сократить срок доставки грузов минимум на 1,5-2 дня. Также, в 2024 году продолжилось строительство новой железнодорожной линии Бахты – Аягоз протяженностью 272 км, которая в целом позволит увеличить пропускную способность между Казахстаном и Китаем с 28 до порядка 48 млн тонн (срок реализации проекта – 2027 год).

Одним из основных инфраструктурных проектов в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс – один путь» является формирование и развитие международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай» (МТК ЕЗК), который позволит обеспечить транзит по направлению Европа – Китай, привлекая грузопотоки с территории России, Казахстана и Китая с минимальным количеством стран-участниц, пограничных и таможенных барьеров, а также сокращением сроков и условий транспортировки грузов. Проект строительства и модернизации российских участков автомобильных дорог, относящихся к МТК ЕЗК включен в перечень приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств – членов ЕАЭС. В 2024 году в рамках МТК ЕЗК на территории Российской Федерации завершено строительство автомобильной дороги М-12 «Восток» общей протяженностью 810 км.

Как уже отмечалось, государства – члены ЕАЭС сохранили в 2024 году высокие темпы развития транспортной инфраструктуры и евразийских транспортных коридоров.

В связи с этим, возможно дополнительно отметить следующее.

В Республике Армения реализуется правительственная инициатива «Перекресток Мира. В целях увеличения транспортного сообщения между территориями внутри страны, и реализации транзитного потенциала страны,

Правительство Республики Армения приняло решение реализовать масштабную национальную программу по строительству дорожного коридора Север-Юг.

В Республике Беларусь участки транспортных коридоров обеспечены инфраструктурными, техническими, технологическими возможностями для реализации текущих и перспективных задач обеспечения перевозок на трансконтинентальных маршрутах. Белорусский железнодорожный транспорт обладает необходимыми резервами пропускной и провозной способности для организации перевозок существующих и перспективных объемов экспортно-импортных и транзитных грузов по направлениям «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс – один путь».

В Кыргызской Республике приступили к реализации проекта железной дороги «Балыкчи – Кочкор – Кара-Кече – Макмал – Джалал-Абад», общей протяженностью 405 км. В общей сложности построено 35 км железной дороги. Проводятся активные работы по ремонту и реконструкции автодорожной и железнодорожной инфраструктуры Кыргызской Республики, входящей в перечень евразийских транспортных коридоров. Ведется работа по привлечению инвестиций в проекты дорожно-транспортной отрасли, в том числе достигнуты определенные договоренности с ЕАБР.

Возможно также подчеркнуть, что в 2024 году в целях обеспечения «бесшовных» перевозок всеми государствами – членами ЕАЭС на национальном уровне проводилась активная работа по модернизации наиболее значимых (приоритетных) пунктов пропуска через государственную границу и внедрению в их работу цифровых технологий.

В 2024 году Стороны и Комиссия с учетом высокой важности вопросов касательно координации развития транспортной инфраструктуры проводили работу по развитию и реализации права Союза:

принят План мероприятий («дорожная карта») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза на 2024 – 2026 годы;

перечень приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств – членов ЕАЭС дополнен двумя новыми проектами Республики Казахстан и двумя новыми проектами Кыргызской Республики;

подписано Соглашение о допустимых массах, осевых нагрузках и габаритах транспортных средств при движении по автомобильным дорогам государств – членов ЕАЭС, включенным в евразийские транспортные коридоры;

одобрен старт пилотного проекта по применению электронных международных транспортных накладных e-CMR при осуществлении международных грузовых автомобильных перевозок в странах ЕАЭС;

проводились мероприятия по актуализации проекта создания информационно-коммуникационной «витрины» национальных сервисов экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС;

проводилась работа по внесению изменений в Положение о Совете руководителей уполномоченных органов в области транспорта государств – членов ЕАЭС в части наделения совета руководителей полномочиями необходимыми для реализации мероприятий, предусмотренных Комплексным планом развития евразийских транспортных коридоров (Решение ВЕЭС принято 26 июня 2025 г.);

в рамках исполнения Комплексного плана развития евразийских транспортных коридоров:

Коллегией Комиссии рассмотрен 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»,

Евразийским межправительственным советом рассмотрен доклад «Об анализе результатов реализации мероприятий государств – членов Евразийского экономического союза по развитию железнодорожной, автодорожной и портовой инфраструктуры, входящей в евразийские транспортные коридоры (маршруты)»,

проводилась работа по выработке целевых индикаторов, подготовке паспортов, разработке требований к евразийским транспортным коридорам (маршрутам), подготовке информации о мероприятиях по развитию отдельных участков евразийских транспортных коридоров (маршрутов), выявлению и устранению «узких мест».

Также, Сторонами совместно с Комиссией продолжена работа по:

реализации проекта цифровизации грузовых железнодорожных перевозок;

практической реализации Соглашения о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб.

Возможно отметить следующие шаги и инициативы Комиссии в 2024 году по наращиванию международного сотрудничества по вопросам развития транспортной инфраструктуры государств – членов ЕАЭС, в том числе в контексте развития МТК «Север – Юг» и в рамках сопряжения с китайской транспортной инициативой «Один пояс – один путь».

1. Продолжена работа Сторон и Комиссии по вопросу об участии Комиссии в работе координационного органа, действующего в соответствии с Соглашением о МТК «Север – Юг».

2. На рассмотрении у Арабской Стороны (Группа компаний Abu-Dhabi Ports Group (ОАЭ)) находятся предложения по проекту плана совместных мероприятий до 2026 года, подготовленные Департаментом транспорта и инфраструктуры Комиссии. Вопрос развития сотрудничества с ОАЭ планируется продолжить.

3. Китайской Стороной не поддержаны инициативы Департамента транспорта и инфраструктуры Комиссии по установлению диалога в сфере транспорта и заявлена заинтересованность в эффективном использовании существующих двухсторонних механизмов диалога с каждым из государств – членов ЕАЭС. Диалог с КНР планируется продолжить через включение соответствующих предложений Департамента транспорта и инфраструктуры Комиссии в План (Дорожную карту) по развитию торгово-экономического сотрудничества между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Китайской Народной Республикой, с другой стороны.

4. В 2024 году подготовлен План сотрудничества между Евразийской экономической комиссией и Исполнительным комитетом Координационного транспортного совещания государств – участников Содружества Независимых Государств в области транспорта, инфраструктуры, логистики и развития международных транспортных коридоров на период до 2030 года, подписанный 26 июня 2025 года в г. Минск в рамках IV Евразийского экономического форума. При этом, два крупнейших интеграционных объединения на евразийском пространстве получили возможность совместно продвигать и синхронизировать работу в вопросах развития транспорта в целом.

Резюмируя материалы настоящего доклада, с учетом проделанной Сторонами и Комиссией работы по развитию транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг» (в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс – один путь») и исполнению Поручения ЕМПС от 21 июня 2022 г. № 8,

в 2025 – 2026 годах в целях содействия развитию МТК «Север – Юг» и укрепления экспортно-импортного и транзитного потенциала государств – членов ЕАЭС предлагается:

Комиссии:

продолжить проведение работы по налаживанию отраслевого сотрудничества по транспорту с ОАЭ (в рамках подписанного Соглашения об экономическом партнерстве между Евразийским экономическим союзом и его государствами – членами, с одной стороны, и Объединенными Арабскими Эмиратами, с другой стороны от 27 июня 2025 года и Меморандума о взаимодействии между Евразийской экономической комиссией и Правительством Объединенных Арабских Эмиратов от 16 июня 2022 года);

проработать вопросы по налаживанию отраслевого сотрудничества по транспорту с КНР (в рамках 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), Монголией (в рамках Временного торгового соглашения между Евразийским экономическим союзом и его государствами – членами, с одной стороны, и Монголией, с другой стороны от 27 июня 2025 года);

организовать работу по реализации Плана сотрудничества между Евразийской экономической комиссией и Исполнительным комитетом Координационного транспортного совещания государств – участников Содружества Независимых Государств в области транспорта, инфраструктуры, логистики и развития международных транспортных коридоров до 2030 года от 26 июня 2025 года.

Сторонам в установленные сроки обеспечить реализацию пилотного проекта по применению электронных международных транспортных накладных e-CMR при осуществлении международных грузовых автомобильных перевозок в государствах – членах ЕАЭС.

Комиссии совместно со Сторонами:

обеспечить организацию работы подкомитета по сотрудничеству в сфере транспорта и транзита в рамках Соглашения о свободной торговле между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Исламской Республикой Иран, с другой стороны от 25 декабря 2023 г.;

обеспечить исполнение Комплексного плана развития евразийских транспортных коридоров (утв. распоряжением Коллегии Комиссии от 05.12.2023 № 179);

продолжить работу, проводимую в рамках ДК ОНСТП на 2024 – 2026 годы (утв. Распоряжением ЕМПС от 01.10.2024 № 15) по совершенствованию информационного обмена о загруженности железнодорожной инфраструктуры государств – членов ЕАЭС;

продолжить подготовку к реализации Соглашения о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок от 19 апреля 2022 года с целью начала практической реализации соглашения.



## ПРАВИТЕЛЬСТВО РЕСПУБЛИКИ АРМЕНИЯ

Нашему региону нужен долгосрочный мир, то есть такое положение дел, при котором все страны региона живут с открытыми границами, связаны активными экономическими, политическими и культурными связями, с накопленным опытом и традициями решения всех вопросов дипломатическим путем и путем диалога.

Контакты P2P, B2B, B2G, P2B, P2G являются краеугольными камнями, на которых строятся долгосрочный мир и стабильность, и в конечном итоге во многом влияют и определяют уровень и содержание межгосударственных отношений.

Проект “Перекресток мира” направлен на создание каналов для подобных контактов, расширению масштаба и улучшению качества уже существующих, а формирование этой новой реальности является прежде всего вопросом ответственности правительств.

Настоящим проектом Правительство Республики Армения подтверждает свою приверженность внести свой вклад в мир и стабильность в регионе, и наша цель – наилучшим образом продемонстрировать это и приступить к этапу практических обсуждений.

Мы рассчитываем на положительную реакцию со стороны экспертного сообщества, общественных организаций, представителей регионов, парламентов и правительств и их поддержку.

**Никол Пашинян**  
Премьер-министр  
Республики Армения



ПРОЕКТ



## АРМЕНИЯ ГОТОВА:

» установить 7 автомобильных контрольно-пропускных пунктов на границе Армения-Азербайджан (Каян, Сотк, близ Караунджа, Ерасх, близ Ангехакота) и Армения-Турция (Ахурик, Маргара).

» обеспечить транспортное сообщение между Арменией, Азербайджаном и Турцией путем восстановления следующих 4-х железнодорожных участков:  
 1. Нрандзор-Агарак (43 км)  
 2. Разрушенные участки железной дороги от Раздана до Каяна (80 км)  
 3. От Ерасха до границы с НАР (1 км)  
 4. Разрушенные участки железной дороги от Гюмри до границы с Турцией (6 км)

» установить 5 железнодорожных контрольно-пропускных пунктов, включая 4 на границе Армения-Азербайджан (Нрандзор, Агарак, Ерасх, Каян) и 1 на границе Армения-Турция

Это предоставит возможность для создания новых связей между всеми странами региона.

## ПРИНЦИПЫ “ПЕРЕКРЕСТКА МИРА”

» **Принцип №1:** Вся инфраструктура, включая автомобильные, железнодорожные, воздушные пути, трубопроводы, кабели, линии электропередач, действуют под суверенитетом и юрисдикцией тех стран, по территории которых они проходят.

» **Принцип №2:** Каждая страна осуществляет пограничный и таможенный контроль на своей территории посредством своих государственных структур, а также обеспечивает безопасность инфраструктуры, включая безопасность движения товаров, транспортных средств и людей.

» **Принцип №3:** Указанные инфраструктуры могут быть использованы как для международных, так и для внутренних перевозок.

» **Принцип №4:** Страны пользуются всеми инфраструктурами на основе равенства и взаимности.

В соответствии с этими принципами и на основании взаимного согласия и договоренностей, процедуры пограничного и таможенного контроля могут быть упрощены.



**О работе государств – членов Евразийского экономического союза, проведенной в 2024 году по развитию транспортной инфраструктуры евразийских транспортных коридоров и маршрутов, входящих в том числе в международный транспортный коридор «Север – Юг»<sup>1</sup>**

Сторонами на национальном уровне продолжена работа по развитию участков национальной транспортной инфраструктуры, входящей в том числе в международные транспортные коридоры в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», созданию логистических сервисов, заключению международных договоров и меморандумов с партнерами по развитию транспортных коридоров.

**Республика Армения**

В Республике Армения продолжается реализация инициативы «Перекресток Мира».

**О статусе инвестиционной программы  
дорожного коридора Север – Юг**

1) В рамках обеспечения долгосрочного устойчивого развития Республика Армения сталкивается с масштабными проблемами модернизации и развития базовой инфраструктуры. Учитывая отсутствие прямого выхода к морю, улучшение транспортного сообщения и снижение транспортных расходов являются одними из приоритетов Правительства Республики Армения.

Географическое положение во многом определило особенности развития транспортной инфраструктуры Республики Армения, где преобладающим стал автомобильный транспорт, на долю которого приходится 75% грузоперевозок и 85% пассажироперевозок в республике.

За последние годы за счет государственного бюджета Республики Армения и кредитных средств международных финансовых организаций значительно выросли объемы ремонта/строительства автодорог.

2) В целях увеличения транспортного сообщения между территориями внутри страны, выхода из относительной транспортной изоляции и реализации транзитного потенциала страны, Правительство Республики Армения приняло решение реализовать масштабную национальную программу по строительству дорожного коридора Север-Юг. Строительство этой стратегически важной дороги обеспечит беспрепятственное сообщение

---

<sup>1</sup> Настоящее приложение содержит сведения, представленные уполномоченными органами государств – членов Евразийского экономического союза

от южной границы Армении (граница с Ираном) до северной границы Армении (граница с Грузией), позволит осуществлять грузовые и пассажирские перевозки, соответствующие европейским стандартам, и предоставит серьезные возможности для развития. В результате реализации программы, в частности, ожидается:

- Модернизация дорожного коридора, который будет отвечать международным стандартам;
- Эффективное и безопасное дорожное движение;
- Выход к Черному морю и далее в страны Европы;
- Улучшение дорожного сообщения по маршруту Европа – Кавказ – Азия.

3) Инвестиционная программа автодорожного коридора Север-Юг реализуется поэтапно (информация о текущем статусе приведена в Таблице 1).

Таблица 1

Этап	Участок	Длина	Статус
Транш 1	Ереван – Аштарак	11,4 км	Завершенный проект
	Ереван – Арташат	19,6 км	
Транш 2	Аштарак – Талин	41,7 км	В стадии реализации (стадия строительства)
Транш 3	Талин – Ланджик	18,7 км	В стадии реализации (стадия строительства)
	Ланджик – Гюмри	22,9 км	
Транш 4	Арташат – Сисиан	161,6 км	Перспективный проект (стадия переговоров о финансировании проектирования)
	Сисиан – Каджаран*	60,0 км	Перспективный проект (стадия переговоров о финансировании строительства. Кредитное соглашение с ЕБРР уже подписано)
	Каджаранский туннель* и подходы	10,3 км	Перспективный проект (Кредитное соглашение на строительство уже подписано)
	Каджаран – Агарак (граница Ирана)	32,1 км	В стадии реализации (стадия строительства)
Транш 5	Объезд Гюмри	23,2 км	Перспективный проект (стадия проектирования)
	Кэти – Бавра (граница Грузии)	35,9 км	Перспективный проект (стадия проектирования)

\* - Строительные работы планируется начать в 2026 году

4) В список приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств – членов Евразийского экономического союза включены следующие проекты программы дорожного коридора Север-Юг (информация приведена в Таблице 2).

Таблица 2

Наименование проекта	Маршрут	Текущий статус
Инвестиционная программа дорожного коридора «Север - Юг», четвертая очередь (Транш-4)	Арташат –Сисиан, около 162 км (км 29+000 - км 205+000).	Концептуальный проект реконструкции участка Арташат -Сисиан был подготовлен в 2018 г. Программа включена в постановление Правительства Республики Армения № 1902-I, «Об утверждении программы деятельности правительства Республики Армения на 2021 – 2026 годы». Вопрос финансирования на стадии обсуждения
	Сисиан –Каджаран, около 60 км (км 0+000 - км 60+000)	<p>Детальный проект готов. Вопрос финансирования на стадии соответствующих утверждений.</p> <p>Маршрут разделен на три секции:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Северный участок протяженностью 27,12 км. Будет финансироваться со стороны АБР, ЕИБ и правительства Республики Армения. На данный момент идут переговоры по подписанию соответствующих кредитных соглашений. Строительство намечается начать в 2026 году и закончить в 2032 году.</li> <li>Участок Баргушатского тоннеля длиной 8,65 км. Будет финансироваться со стороны правительства Франции и правительства Республики Армения. На данный момент идут переговоры по подписанию соответствующего межправительственного договора. Строительство намечается начать в 2026 году и закончить в 2032 году.</li> <li>Южный участок протяженностью 24,25 км. Будет финансироваться со стороны ЕБРР, ЕИБ и правительства Республики Армения. Кредитный договор с ЕБРР уже подписан. На данный момент идут переговоры по подписанию соответствующего кредитного договора с ЕИБ. Строительство намечается начать в 2026 году и закончить в 2032 году</li> </ul>
	Каджаран –Агарак, лот 1, около 32 км (км 10+300 - км 42+300)	Программа финансируется за счет кредитных средств Евразийского фонда стабилизации и развития и софинансирования Республики Армения. В 2023 году был подписан подрядный контракт с иранским совместным предприятием, состоящим из двух компаний. Строительные работы находятся в активной фазе и их окончание планируется в 2027 году
	Каджаран – Агарак, лот 2, (включая 7 км тоннель), около 10,3 км (км 0+000 - км 10+300)	Детальный проект готов. Программа будет финансироваться за счет кредитных средств Евразийского фонда стабилизации и развития и софинансирования Республики Армения. Кредитное соглашение уже подписано. Строительство намечается начать в 2026 году и закончить в 2032 году

## Республика Беларусь

### Железнодорожная инфраструктура

Белорусские участки транспортных коридоров обеспечены инфраструктурными, техническими, технологическими возможностями для реализации текущих и перспективных задач обеспечения перевозок на трансконтинентальных маршрутах.

Белорусская железная дорога обладает необходимыми резервами пропускной и провозной способности для организации перевозок существующих и перспективных объемов экспортно-импортных и транзитных грузов по направлениям «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс – один путь».

Инфраструктура и технические возможности терминальных комплексов Белорусской железной дороги позволяют обеспечить своевременную и качественную обработку различных грузов и имеют достаточный резерв перерабатывающей способности.

Совместно с участниками рынка транспортных услуг Белорусской железной дорогой обеспечивается создание необходимых условий для организации и увеличения объемов перевозок экспортно-импортных и транзитных грузов по международным транспортным коридорам, в том числе по направлениям «Восток – Запад», «Север – Юг» и в рамках инициативы «Один пояс – один путь».

Сотрудничество Белорусской железной дороги с участниками рынка транспортных услуг в сфере железнодорожного транспорта осуществляется на основании нормативной правовой базы, принятой Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств.

### Автодорожная инфраструктура

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

В соответствии с Концепцией реализации проекта, согласованной Главой государства, 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 километров 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 1-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 годах 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.

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.

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 543 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 на указанном участке 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 годах выполнен текущий ремонт на 261 км дороги.

### **Республика Казахстан**

Министерством транспорта Республики Казахстан активно проводятся работы по развитию транспортной инфраструктуры евразийских транспортных коридоров и маршрутов, входящих, в том числе, в международные транспортные коридоры в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг».

В направлении «Восток – Запад» продолжаются работы по строительству крупных инфраструктурных железнодорожных проектов Достык – Мойынты, Обводная Алматы, Дарбаза – Мактаарал и Бахты – Аягоз.

Для обеспечения безопасности мореплавания, в ноябре текущего года завершены дноуглубительные работы акватории порта Курык на полтора-два метра. Указанные работы являются частью комплексных мер, принимаемых в рамках развития Транскаспийского международного транспортного маршрута, и позволят обеспечить обслуживание растущих потребностей по транспортировке грузов на данном маршруте. В рамках Комплексного плана развития морской инфраструктуры Казахстана на 2024 – 2028 годы запланированы дноуглубительные работы в порту Актау.

Для устойчивого автомобильного сообщения активно ведутся работы по строительству, реконструкции и ремонту дорог. В 2024 году строительные и ремонтные работы охватили 12 тыс. км дорог.

В частности, завершено строительство автомобильного тоннеля на перевале Шакпак – Баба, являющегося частью коридора «Западная Европа – Западный Китай».

В завершающей стадии находятся работы по реконструкции дорог «Караганды – Алматы», «Талдыкорган – Усть-Каменогорск», «Актобе – Атырау– Астрахань», поддерживая транспортный каркас республики.

Продолжается реконструкция автодороги «Омск – Майкапшагай», кратчайшего маршрута, связывающего города Сибири и Урала с Китаем.

Ведется работа по реконструкции дорог «Актобе – Карабутақ – Улгайсын», «Кызылорда – Жезказган», с 2025 года стартует реконструкция

участка «Караганды – Жезказган». Запланировано также строительство новой автомобильной дороги «Саксаульск – Бейнеу».

Вместе с тем, на сегодняшний день МТК «Север – Юг» является динамично развивающимся маршрутом, который соединяет Россию с Ираном, странами Персидского залива и Индией, от Санкт-Петербурга до порта Мумбаи.

В целях дальнейшего развития потенциала восточного маршрута МТК «Север – Юг» 19 июля 2024 г. подписана «Дорожная карта по синхронному развитию потенциала восточного маршрута международного транспортного коридора «Север – Юг» на 2024 – 2025 годы, проходящего по территориям России, Ирана, Казахстана, Туркменистана».

Дорожная карта включает меры по модернизации инфраструктуры и развитию железнодорожных и комбинированных перевозок, что позволит увеличить пропускную способность маршрута до 15 млн тонн к 2027 году и до 20 млн тонн к 2030 году.

В рамках подписанного 27 ноября 2024 г. в г. Астана в присутствии глав государств Республики Казахстан и Российской Федерации Соглашения о сотрудничестве между АО «НК «ҚТЖ» и ОАО «Российские железные дороги» достигнута договоренность о создании совместного предприятия на площадке Международного финансового центра «Астана» (МФЦА), как единого логистического оператора на восточном маршруте международного транспортного коридора «Север – Юг», с возможностью последующего вступления других стран-участниц маршрута.

В рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс – один путь» в текущем году в Московской области на станции Селятино в партнерстве с российской и китайской сторонами состоялся торжественный запуск строительства Транспортно-логистического центра «CRK Terminal», который сформирует замкнутый логистический цикл (HUB-TO-HUB) на маршруте Китай – Казахстан – Россия путем консолидации грузовой базы в г. Сиань (Китай) и Селятино (Россия) и организации транзитных перевозок через Казахстан, включая мультимодальный сервис.

Между АО «НК «ҚТЖ», Xi'an Free Trade Port Construction and Operation Co., Ltd. (Китай) и АО «Славтранс-Сервис» (Россия) в присутствии глав государств Республики Казахстан и Российской Федерации (27 ноября 2024 года,

г. Астана) достигнуто соглашение о совместном использовании Единой цифровой платформы на маршруте Сиань – Достык/Алтынколь – Селятино.

Создание логистического оператора, строительство терминала и использование цифровой платформы обеспечат эффективные и быстрые грузоперевозки для развития экспортного и транзитного потенциала Союза.

С целью увеличения пропускной способности пунктов пропуска, расположенных на казахстанском участке внешней границы ЕАЭС, Министерством финансов Республики Казахстан проводится масштабная работа по их модернизации.

При проектировании и модернизации пунктов пропуска применяются передовые технологические решения и современный международный опыт по их обустройству, в том числе использование современных видеокамер с функциями видео аналитики, а также централизованное управление и контроль процессов пересечения границы.

В рамках модернизации охвачены 9 автомобильных пунктов пропуска:

5 с Китайской Народной Республикой («Алаколь», «Калжат», «Майкапчагай», «Бахты»);

4 с Республикой Узбекистан («Капланбек», «Казыгурт», «Атамекен», «Тажен»);

1 с Туркменистаном.

Из которых до конца текущего года полностью планируется завершить 5 пунктов пропуска («Алаколь», «Калжат», «Капланбек», «Казыгурт», «Атамекен»), оставшиеся 4 пункта пропуска («Тажен», «Темир-Баба», «Бахты» и «Майкапчагай») планируется завершить в первом полугодии 2025 года.

Кроме того, в целях автоматизации процессов таможенного администрирования, внедряется новая информационная система таможенного администрирования «КЕДЕН», которая станет новой цифровой реальностью в таможенной сфере страны и заменит действующие системы «АСТАНА-1» и «Единое окно по экспортно-импортным операциям».

### **Кыргызская Республика**

В перечень приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов государств – членов ЕАЭС вошли проект железной дороги «Балыкчи – Кочкор – Каракече – Макмал – Джалал-Абад» и проект автомобильной дороги «Реконструкция северно-объездной дороги города Бишкек».

Данные два проекта от Кыргызской Республики рассмотрены на заседании ЕМПС 2 февраля 2024 г. в г. Алматы и принято распоряжение ЕМПС

о внесении изменений в перечень приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств – членов ЕАЭС.

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

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

Предполагаемые объёмы 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 – будут определены после разработки ТЭО;

Структура финансирования – не определена;

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

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.

Проект автомобильной дороги  
«Реконструкция северно-объездной дороги города Бишкек»

Общая протяженность проекта реконструкции северно-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 в инвестициях – 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.

### 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 КПД, 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 ГСМ, 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, то есть 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).

В части развития автодорожной и железнодорожной инфраструктуры  
Кыргызской Республики, входящей в перечень  
евразийских транспортных коридоров

На участке ЭМ-01 Бишкек – Луговое – Кордай (Республика Казахстан), соединяющаяся с участком автомобильной дороги ЭМ-02 Алматы – Бишкек – Ташкент и с участком автомобильной дороги ЭМ-04 Бишкек – Ош, реализован проект реабилитации автодороги «Бишкек – Ош», Фаза 4, км 8,5-61 на участке «Бишкек – Кара-Балта». Асфальтобетонное покрытие уложено на всем протяжении участка 52,5 км. В настоящее время на участке все работы завершены.

На ЭМ-04 Бишкек – Ош, соединяющейся с автомобильными дорогами ЭМ-05 Ош – Сары-Таш – Иркештам (граница с Китайской Народной Республикой), реализован проект «Реконструкция автомобильной дороги Бишкек – Ош, Фаза IV», участок от п. Маданият до г. Жалал-Абад, протяженностью 67 км (км 507,5 - 574,5), асфальтобетонное покрытие уложено на всем протяжении участка, ЭМ-06 Сары-Таш – Карамык (граница с Республикой Таджикистан), ЭМ-16 Ош – Баткен – Исфана – Кайрагач (граница с Республикой Таджикистан) и ЭМ-17 Суусамыр – Талас – Тараз (Республика Казахстан) - завершен проект «Реконструкция автодороги Ош – Баткен – Исфана, км 75-108», протяженностью 33 км, участок с. Караван – с. Кок-Талаа. В ближайшее время планируется объявление тендера на реабилитацию участка Ош – Баткен – Исфана (28-75 км).

По проекту реконструкции автодорога «Суусамыр – Талас – Тараз, Фаза IV» (км 105-199) в настоящее время ведутся работы по подготовке тендерной документации по отбору подрядной организации.

По реализации грантового проекта «Реконструкция моста через р. Урмарал на автодороге «Талас – Тараз», протяженностью в 90,5 м завершено 100 % работ по проекту. Официальная церемония открытия моста состоялась 24 июня 2024 г.

На ЭМ-11 Бишкек – Балыкчи – Нарын – Торугарт – граница с Китайской Народной Республикой - реализован проект соединительной реконструкции соединительных дорог ЦАРЭС 1 и 3, Дополнительное финансирование, км 0-43 асфальтобетонное покрытие уложено на всем протяжении участка 43 км, Балыкчи – БНТ.

Ежегодно проводится обновление верхних строений путей участка Луговая – Балыкчи, который является транспортным коридором, входящим в перечень евразийских транспортных коридоров.

Относительно налаживания сотрудничества между институтами развития ЕАЭС и Китайской Народной Республики (КНР) в целях обеспечения финансирования транспортных проектов интеграционной направленности, реализуемых в рамках развития международных транспортных коридоров в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг»

Ведется работа по привлечению инвестиций в проекты дорожно-транспортной отрасли КР.

Также в порядке информации сообщаем, что в настоящее время проводится работа по сотрудничеству с ЕАБР по проекту «Реконструкция автодороги Бишкек – Ош, Фаза 4» (участок Маданият – Джалал-Абад), протяженностью 67 км.

На сегодняшний день, завершен основной объем работ по проекту и проектный участок находится на периоде ответственности подрядчика за дефекты.

На данный момент, подрядчик производит работы по устройству тротуаров, водоотводных лотков и дополнительных работ по обеспечению безопасности участников дорожного движения

Также, с ЕАБР достигнута договоренность о предоставлении технического содействия для подготовки предварительного ТЭО проекта ГЧП по строительству автомобильной дороги «Бишкек – Кунтуу – Белогорка – Суусамыр».

Распоряжением Кабинета Министров Кыргызской Республики от 19 ноября 2024 г. №738-р одобрен проект Договора о предоставлении технического содействия между Кабинетом Министров Кыргызской Республики и Евразийским банком развития. Подписание было запланировано в формате ВКС 6 декабря 2024 г. во время Международной Конференции «Содействие устойчивому развитию Центральной Азии» в г. Алматы (Республика Казахстан).

## **Российская Федерация**

В рамках СНГ утвержден план действий до 2030 года по оптимизации инфраструктуры и развитию международных транспортных коридоров, проходящих по территории стран СНГ. Реализация данного плана нацелена на обеспечение эффективного использования возможностей международных транспортных коридоров на всем пространстве СНГ, создание условий для повышения их конкурентоспособности и привлечения грузопотоков.

В целях развития евразийских транспортных коридоров и маршрутов, входящих, в том числе в международные транспортные коридоры в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», Правительство Российской Федерации распоряжением от 11 июля 2023 г. № 1852-р поддержало суверенное решение Ашхабада о подключении к Соглашению о международном транспортном коридоре «Север – Юг» (Санкт-Петербург, 12 сентября 2000 года).

Продолжается работа по развитию маршрутов международного транспортного коридора (МТК) «Север – Юг» – транскаспийского, западного и восточного.

Транскаспийский маршрут МТК «Север – Юг» предполагает использование российских морских портов: Астрахань, Оля, Махачкала и портов Ирана: Энзели, Каспиан, Ноушехр и Амирабад, далее по территории Ирана (автомобильным или железнодорожным транспортом) до порта Бендер-Аббас и морским транспортом до индийского порта Мумбаи.

С целью развития данного маршрута МТК «Север – Юг» проводится работа по организации сквозных сервисов перевозки, таких как линейное судоходство между морскими портами Астрахань/Оля – иранские морские порты на Каспии (налаживание прямого паромного и контейнерного сообщения).

Продолжается реализация мероприятий по развитию портовой инфраструктуры в морском порту Махачкала и Оля, завершены дноуглубительные работы в акватории Волго-Каспийского морского судоходного канала и акватории морского порта Махачкала.

На территории морского порта Оля к 2026 году планируется завершение строительства морского терминала по перевалке контейнеров, генеральных грузов, масла и зерна ООО «ПЛК «Каспий» с приростом мощности 3,3 млн тонн в год.

Также в соответствии с паспортом федерального проекта «Развитие опорной сети морских портов», срок реализации мероприятия по строительству нового зернового терминала мощностью 1,5 млн тонн в год в морском порту Махачкала – 2028 год.

Ведется проработка с Иранской Стороной, а также с третьими странами (Катар, ОАЭ, Оман) вопроса готовности их участия в развитии двусторонних и транзитных перевозок по коридору.

Западный маршрут МТК «Север – Юг» предполагает сообщение по территории Азербайджана с дальнейшим выходом на железнодорожную и автодорожную сеть Ирана через пограничный переход Астара (Азербайджанская) – Астара (Иранская), далее по территории Ирана (автомобильным или железнодорожным транспортом) до порта Бендер-Аббас и морским транспортом до индийского порта Мумбаи.

В целях развития данного маршрута проводится работа по созданию сквозных логистических сервисов и достижению договоренностей с Азербайджанской Республикой и Исламской Республикой Иран как в двустороннем, так и трехстороннем форматах.

Подписан межведомственный меморандум о взаимопонимании в области транспорта и транзита с иранской (27.04.2022) и бахрейнской сторонами (23.05.2024). Вопрос подписания аналогичных документов обсуждается с индийской, оманской, катарской, кенийской, эмиратской, саудовской, пакистанской и афганистанской сторонами.

Ведется работа по решению проблемы перегруженности автомобильных пунктов пропуска, перераспределению части грузопотока на железнодорожный транспорт, проработке совместной реализации инфраструктурных проектов, ускорению таможенного контроля и оптимизации процедур, в частности проектов «зеленый коридор» и «упрощенный таможенный коридор».

Также с целью создания единой железнодорожной сети западного маршрута МТК «Север – Юг» 17 мая 2023 г. подписано Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Исламской Республики Иран о сотрудничестве по финансированию проектирования, строительства и поставок товаров и услуг для создания железной дороги «Решт – Астара» на территории Исламской Республики Иран для развития перевозок по международному транспортному коридору «Север – Юг».

21 декабря 2024 г. подписано Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Азербайджанской Республики о сотрудничестве в целях развития транзитных грузовых перевозок по международному транспортному коридору «Север – Юг». Реализация Соглашения обеспечит готовность азербайджанских дорог к пропуску транзитного грузопотока в запланированном объеме к моменту запуска в эксплуатацию линии Решт – Астара на территории Исламской Республики Иран.

Восточный маршрут МТК «Север – Юг» предполагает сообщение через Казахстан, Узбекистан и Туркменистан с выходом на железнодорожную и автодорожную сеть Ирана через пограничный переход Сарахс (Туркменистан) – Сарахс (Иран) далее по территории Ирана (автомобильным или железнодорожным транспортом) до порта Бендер-Аббас и морским транспортом до индийского порта Мумбаи либо с выходом на территории Афганистана, Пакистана автомобильным транспортом.

С целью развития данного маршрута проводится работа по созданию сквозного сервиса перевозки и достижению договоренностей с Республикой Казахстан и Туркменистаном как в двустороннем, так и многостороннем форматах.

К настоящему времени с Туркменской Стороной подписан межведомственный меморандум о взаимопонимании в области транспорта и транзита, Меморандум о взаимопонимании между ОАО «РЖД» и Туркменскими железными дорогами и Меморандум о сотрудничестве в международных транзитных и грузовых перевозках между дочерней компанией ОАО «РЖД» – АО «РЖД Логистика» и ОАО «Транспортно-логистический центр Туркменистана».

Также, 19 мая 2023 г. «на полях» XIV Международного экономического форума «Россия – Исламский мир: KazanForum» 2023 подписан Меморандум о взаимопонимании между Министерством транспорта Российской Федерации и Министерством индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан в области транспорта и транзита.

Руководителями транспортных ведомств России, Казахстана, Ирана и Туркменистана 19 июля 2024 г. в г. Актау (Республика Казахстан) подписана «Дорожная карта по синхронному развитию потенциала восточного маршрута международного транспортного коридора «Север – Юг» на 2024 – 2025 годы, проходящего по территориям России, Ирана, Казахстана, Туркменистана».

В результате совместной работы железными дорогами Казахстана, Туркменистана и Ирана с 2023 года установлен ряд специальных тарифных условий на перевозку грузов в вагонах (уголь, черные металлы, нефтяные грузы, зерновые грузы, сера и др.), размер скидки с тарифа достигает по некоторым грузам и направлениям до 50%. Также железными дорогами России, Казахстана, Туркменистана и Ирана принято совместное решение по установлению единых пониженных контейнеро-километровых ставок за использование инфраструктуры восточного маршрута МТК «Север – Юг».

При этом, в 2024 году Туркменскими железными дорогами дополнительно на 16,6% снижены тарифы на перевозку грузов (кроме нефти и нефтепродуктов) по маршруту Серхетяка – Сарахс (от границы с Казахстаном до границы с Ираном) и в обратном направлении. Иранскими железными

дорогами также дополнительно снижены тарифы на ряд грузов (снижение составляет до 18%). Российскими железными дорогами установлены скидки на экспортные перевозки зерновых грузов назначением в Иран (в размере 8,9%) и на экспортные перевозки чёрных металлов (в размере 50%).

В последнее время в Российской Федерации осуществляются масштабные мероприятия по модернизации наиболее значимых (приоритетных) автомобильных пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации.

Заключены государственные контракты на выполнение проектно-изыскательских и строительно-монтажных работ (под ключ) по модернизации автомобильных пунктов пропуска Ново-Филя (плановый срок реализации – 2030 год) и Тагиркент-Казмаляр (плановый срок реализации – 2027 год).

В отношении пунктов пропуска на российско-казахстанском участке государственной границы заключены государственные контракты на проектно-изыскательские работы по модернизации автомобильных пунктов пропуска Ольховка с планируемым сроком завершения в 2028 году, и Павловка с планируемым сроком завершения в 2027 году, а также на выполнение проектно-изыскательских и строительно-монтажных работ («под ключ») по модернизации автомобильных пунктов пропуска Маштаково, Илек, Озинки, Бугристовое, Караузек, Орск, Петухово.

Справочно: планируемые сроки завершения мероприятий

АПП Озинки, Бугристовое, Караузек – 2027 год;

АПП Петухово, Маштаково – 2028 год;

АПП Илек, Орск – 2030 год.

**О реализации национальных планов государств – членов Евразийского экономического союза по развитию транспортной инфраструктуры, включая информацию:**

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

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

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

Подготовлено на основе информации, представленной государствами – членами ЕАЭС.

**Республика Армения**

**О реализации проектов по строительству, реконструкции, модернизации объектов инфраструктуры в соответствии с национальными планами и стратегиями инфраструктурного развития Республики Армения**

В рамках обеспечения долгосрочного устойчивого развития Республика Армения сталкивается с масштабными проблемами модернизации и развития базовой инфраструктуры. Учитывая отсутствие прямого выхода к морю, улучшение транспортного сообщения и снижение транспортных расходов являются одними из приоритетов Правительства Республики Армения. Географическое положение во многом определило особенности развития транспортной инфраструктуры Республики Армения, где преобладающим стал автомобильный транспорт, на долю которого приходится 75% грузоперевозок и 85% пассажироперевозок в республике. За последние годы за счет государственного бюджета Республики Армения и кредитных средств международных финансовых организаций значительно выросли объемы ремонта/строительства автодорог.

В целях увеличения транспортного сообщения между территориями внутри страны, выхода из относительной транспортной изоляции и реализации транзитного потенциала страны, Правительство Республики Армения приняло решение реализовать масштабную национальную программу по строительству дорожного коридора Север-Юг. Строительство этой стратегически важной дороги обеспечит беспрепятственное сообщение от южной границы Армении (граница с Ираном) до северной границы Армении (граница с Грузией), позволит

осуществлять грузовые и пассажирские перевозки, соответствующие европейским стандартам, и предоставит серьезные возможности для развития. В результате реализации программы, в частности, ожидается:

- Модернизация дорожного коридора, который будет отвечать международным стандартам;
- Эффективное и безопасное дорожное движение;
- Выход к Черному морю и далее в страны Европы;
- Улучшение дорожного сообщения по маршруту Европа-Кавказ-Азия.

Инвестиционная программа автодорожного коридора Север-Юг реализуется поэтапно:

1. **Транш 1 (Ереван – Арташат и Ереван – Аштарак, длина 31 км).**

Завершенный проект.

2. **Транш 2 (Аштарак – Талин, длина 41,7 км).**

В стадии реализации (стадия строительства).

3. **Транш 3** разделен на два участка: **Талин – Ланджик** (длина 18,7 км) и **Ланджик – Гюмри** (длина 22,9 км). В стадии реализации (стадия строительства).

4. **Транш 4** разделен на участки: Арташат – Сисиан, Сисиан – Каджаран<sup>1</sup>, Каджаранский туннель и подходы<sup>2</sup>, Каджаран – Агарак (граница Ирана).

4.1. **Транш 4 (Арташат – Сисиан, длина 161,6 км).**

Перспективный проект (стадия проектирования).

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

Перспективный проект (стадия переговоров о финансировании строительства. Кредитное соглашение с ЕБРР уже подписано).

4.3. **Транш 4 (Каджаранский туннель и подходы, длина 10,3 км).**

Перспективный проект (Кредитное соглашение на строительство уже подписано).

4.4. **Транш 4 (Каджаран – Агарак (граница Ирана), длина – 32,1 км).**

В стадии реализации (стадия строительства).

5. **Транш 5 (Объезд Гюмри и Кэти – Бавра (граница Грузии), длина 59,1 км).** Перспективный проект (стадия проектирования).

---

<sup>1</sup> Строительные работы планируется начать в 2026 году

<sup>2</sup> Строительные работы планируется начать в 2026 году

О разработке предложений по сопряжению проектов, реализуемых в соответствии с национальными планами и китайской инициативой «Один пояс – один путь». О подготовке предложений по реализации совместных проектов развития транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс – один путь»

Переход на комплексную электронную технологию перевозки грузов железнодорожным транспортом между ЕАЭС и КНР.

Реализация проекта строительства Южной железной дороги Армении, соединяющей Армению и Иран.

Республика Армения реализует крупную инвестиционную программу дорожного коридора «Север – Юг».

Для реализации программы были подписаны договоры с Азиатским банком развития, Европейским инвестиционным банком, Евразийским банком развития, Европейским банком реконструкции.

Программа состоит из 5 Траншей и реализуется многотраншевым финансированием.

Тендеры, объявленные в рамках программы, проводятся в соответствии с закупочными процедурами финансируемых банков.

В объявленных тендерах могут участвовать любые, в том числе китайские подрядные организации.

Объявления о проведении тендеров и дополнительная информация доступны на следующих веб-страницах:

[www.gnumner.am](http://www.gnumner.am), [www.armeps.am](http://www.armeps.am), [www.armroad.am](http://www.armroad.am).

### **Республика Беларусь**

О реализации проектов по строительству, реконструкции, модернизации объектов инфраструктуры в соответствии с национальными планами и стратегиями инфраструктурного развития Республики Беларусь

#### Железнодорожная инфраструктура

Белорусские участки транспортных коридоров обеспечены инфраструктурными, техническими, технологическими возможностями для реализации текущих и перспективных задач обеспечения перевозок на трансконтинентальных маршрутах.

Белорусская железная дорога обладает необходимыми резервами пропускной и провозной способности для организации перевозок существующих и перспективных объемов экспортно-импортных и транзитных грузов по направлениям «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс – один путь».

Инфраструктура и технические возможности терминальных комплексов Белорусской железной дороги позволяют обеспечить своевременную и качественную обработку различных грузов и имеют достаточный резерв перерабатывающей способности.

Совместно с участниками рынка транспортных услуг Белорусской железной дорогой обеспечивается создание необходимых условий для организации и увеличения объемов перевозок экспортно-импортных и транзитных грузов по международным транспортным коридорам, в том числе по направлениям «Восток – Запад» и «Север – Юг».

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

В соответствии с Концепцией реализации проекта, согласованной Главой государства, 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 километров 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 1-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 легковой 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 годах выполнены работы по ремонту покрытия протяженностью 238,6 км, реконструкции моста через Днепра-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 году 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 годы.

#### 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 543 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 на указанном участке 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 – 2023 годах выполнен текущий ремонт на 160,3 км дороги.

До конца 2024 года планировалось выполнить текущий ремонт 101,6 км.

О разработке предложений по сопряжению проектов, реализуемых в соответствии с национальными планами и китайской инициативой «Один пояс – один путь». О подготовке предложений по реализации совместных проектов развития транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс – один путь»

В рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс – один путь», реализуется инвестиционный проект по модернизации контейнерного терминала станции Брест-Северный. В ходе реализации проекта проведены работы по переустройству железнодорожных путей, увеличению фронтов перегруза и

хранения контейнеров, приобретены современные высокопроизводительные грузоподъемные машины, включая крановое оборудование, что позволило повысить среднесуточную перерабатывающую способность станции Брест-Северный по переработке контейнеров в 1,5 раза, расширить площади хранения контейнеров в 2 раза и, как следствие, сократить время на обработку транзитных контейнерных поездов в Брестском железнодорожном узле.

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

### **Республика Казахстан**

#### **О реализации проектов по строительству, реконструкции, модернизации объектов инфраструктуры в соответствии с национальными планами и стратегиями инфраструктурного развития Республики Казахстан**

Казахстаном проводится совместная работа по развитию транспортной инфраструктуры. Так, в апреле 2023 года между Министерством транспорта Российской Федерации и Министерством индустрии и инфраструктурного развития (в настоящее время Министерство транспорта РК) Республики Казахстан подписаны новые детализированные Планы мероприятий («Дорожные карты») по развитию автомобильных и железнодорожных пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации со сроком реализации до 2027 года.

Особое внимание уделяется реализации Плана мероприятий по повышению эффективности работы межгосударственных стыковых пунктов, разработанному по результатам комплексного аудита стыковых пунктов и утвержденному АО «НК «КТЖ» и ОАО «РЖД». Результаты этой работы в 2023 году зафиксированы в положительной динамике обмена поездами на МГСП и в росте объемов перевозок грузов железнодорожным транспортом между Россией и Казахстаном. На встрече членов Правлений ОАО «РЖД» и АО «НК «КТЖ» в декабре 2023 года утвержден план мероприятий на 2024 год и на перспективу до 2027 года.

В направлении «Восток – Запад» в ноябре 2023 года началось строительство вторых путей на железнодорожном участке Достык – Мойынты в рамках Национального проекта «Сильные регионы — драйвер развития страны».

Запуск новой ж/д линии протяженностью 836 км будет способствовать бесперебойному экспорту отечественной продукции и росту транзитного потенциала страны. В ходе строительства планируется возвести 419 искусственных сооружений (5 больших мостов, 87 малых и средних мостов, 288

водопрпускных труб, 14 автодорожных путепроводов), а также объекты энергетики и связи. Строительство должно завершиться в 4 квартале 2025 года.

Также, в направлении «Север – Юг» в ноябре 2023 года началось строительство новой железнодорожной линии Дарбаза – Мактаарал протяженностью 152 км.

В рамках него будет открыт новый пункт пропуска через казахстанско-узбекскую государственную границу.

Строительство новой ж/д линии позволит переориентировать грузы с существующего участка Сарыагаш – Ташкент на новую ветку, разгрузить станцию «Сарыагаш» и увеличить экспортные перевозки в направлении Узбекистана в целом.

Кроме того, в направлении «Восток – Запад», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс – один путь», в ноябре 2023 года началось строительство новой железной дороги в обход станции Алматы протяженностью 130 км, что позволит сократить срок доставки грузов минимум на 1,5-2 дня.

Также, в направлении «Восток – Запад» в декабре 2023 года началось строительство новой железнодорожной линии Бахты – Аягоз протяженностью 272 км.

В целом ж/д линия Бахты – Аягоз позволит увеличить пропускную способность между Казахстаном и Китаем с 28 до порядка 48 млн тонн, разгрузить южные пункты пропуска и привлечь дополнительные объемы транзита. Планируется, что двухпутная железная дорога будет введена в эксплуатацию в 2027 году.

В процессе строительства возведут 11 станций, 47 мостов, 23 железнодорожных и 8 автодорожных путепроводов, 5 пешеходных мостов, 16 смотровых сооружений.

О разработке предложений по сопряжению проектов, реализуемых в соответствии с национальными планами и китайской инициативой «Один пояс – один путь». О подготовке предложений по реализации совместных проектов развития транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс – один путь»

Казахстаном проводится совместная работа по развитию транспортной инфраструктуры. Так, в апреле 2023 года между Министерством транспорта Российской Федерации и Министерством индустрии и инфраструктурного развития (в настоящее время Министерство транспорта РК) Республики Казахстан подписаны новые детализированные Планы мероприятий («Дорожные карты») по развитию

автомобильных и железнодорожных пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации со сроком реализации до 2027 года.

Особое внимание уделяется реализации Плана мероприятий по повышению эффективности работы межгосударственных стыковых пунктов, разработанному по результатам комплексного аудита стыковых пунктов и утвержденному АО «НК «КТЖ» и ОАО «РЖД». Результаты этой работы в 2023 году зафиксированы в положительной динамике обмена поездами на МГСП и в росте объемов перевозок грузов железнодорожным транспортом между Россией и Казахстаном. На встрече членов Правлений ОАО «РЖД» и АО «НК «КТЖ» в декабре 2023 года утвержден план мероприятий на 2024 год и на перспективу до 2027 года.

В направлении «Восток – Запад» в ноябре 2023 года началось строительство вторых путей на железнодорожном участке Достык – Мойынты в рамках Национального проекта «Сильные регионы — драйвер развития страны».

Запуск новой ж/д линии протяженностью 836 км будет способствовать бесперебойному экспорту отечественной продукции и росту транзитного потенциала страны. В ходе строительства планируется возвести 419 искусственных сооружений (5 больших мостов, 87 малых и средних мостов, 288 водопропускных труб, 14 автодорожных путепроводов), а также объекты энергетики и связи. Строительство должно завершиться в 4 квартале 2025 года.

Также, в направлении «Север – Юг» в ноябре 2023 года началось строительство новой железнодорожной линии Дарбаза – Мактаарал протяженностью 152 км.

В рамках него будет открыт новый пункт пропуска через казахстанско-узбекскую государственную границу.

Строительство новой ж/д линии позволит переориентировать грузы с существующего участка Сарыагаш – Ташкент на новую ветку, разгрузить станцию «Сарыагаш» и увеличить экспортные перевозки в направлении Узбекистана в целом.

Кроме того, в направлении «Восток – Запад» в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь» в ноябре 2023 года началось строительство новой железной дороги в обход станции Алматы протяженностью 130 км, что позволит сократить срок доставки грузов минимум на 1,5-2 дня.

А также, в направлении «Восток – Запад» в декабре 2023 года началось строительство новой железнодорожной линии Бахты – Аягоз протяженностью 272 км.

В целом ж/д линия Бахты – Аягоз позволит увеличить пропускную способность между Казахстаном и Китаем с 28 до порядка 48 млн тонн, разгрузить южные пункты пропуска и привлечь дополнительные объемы

транзита. Планируется, что двухпутная железная дорога будет введена в эксплуатацию в 2027 году.

В процессе строительства возведут 11 станций, 47 мостов, 23 железнодорожных и 8 автодорожных путепроводов, 5 пешеходных мостов, 16 смотровых сооружений.

В отношении предложений Российской Федерации, указанных на стр. 17 Приложения 3 к Докладу, Казахстанская сторона исходит из того, что развитие транзитного потенциала Союза и евразийских транспортных коридоров и маршрутов осуществляется в соответствии с действующим правом ЕАЭС и национальным законодательством каждого государства-члена.

### **Кыргызская Республика**

#### **О реализации проектов по строительству, реконструкции, модернизации объектов инфраструктуры в соответствии с национальными планами и стратегиями инфраструктурного развития Кыргызской Республики**

Стратегии развития дорожного и транспортного секторов в Кыргызской Республике, которые реализуются с помощью Азиатского Банка Развития, Всемирного Банка, Европейского Банка Развития и Реконструкции, Евросоюза, Исламского Банка Развития с Арабской Координационной Группой, Японского Агентства по международному сотрудничеству (JICA) и других партнеров по развитию, способствуют реализации проектов по реабилитации транспортных коридоров. В силу сложности рельефа территории страны, система международных автотранспортных коридоров является единственным инструментом образования единого экономического пространства внутри республики. Для восстановления и строительства данной категории дорог привлечено более 60% внешнего долга республики. Развитие международных автотранспортных коридоров является естественным приоритетом экономики Кыргызской Республики.

Завершены работы по реабилитации транспортных транзитных коридоров: «Бишкек – Ош», «Ош – Сарыташ – Иркештам», «Сары – Таш – Карамык», «Бишкек – Нарын – Торугарт», строительство альтернативной дороги «Джалалабад - Балыкчы» (Север-Юг), также реализуются работы по реабилитации автомобильных дорог: участки автодорог Ош – Баткен – Исфана, Тараз – Талас-Суусамыр, Иссык – Кульское кольцо, Тюп – Кеген (Казахстан), Алматы – Бишкек – Ташкент (230,7-255,0 км), Бишкек – Нарын – Торугарт (0-9,1 км), которые обеспечивают надежную автотранспортную связь между Кыргызстаном, Казахстаном, Россией, Узбекистаном, Туркменистаном, Россией, Таджикистаном и другими странами СНГ. Ремонт и содержание международных автотранспортных коридоров будет осуществляться по высоким техническим стандартам. При строгом соблюдении межремонтных

сроков капитального и среднего ремонтов объемы работ по ремонту международных автотранспортных коридоров после завершения строительных и реабилитационных работ на всем протяжении, равной 2675 км (с учетом альтернативной автодороги Север – Юг – 433 км), ежегодно должны составлять: капитальный ремонт асфальтобетонных покрытий - не менее 147 км, средний ремонт асфальтобетонных покрытий – не менее 535 км.

В евразийские транспортные коридоры включены в перечень и утверждены транспортные коридоры и маршруты, которые соединяют все сети транспортных коридоров на территории Кыргызской Республики:

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

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

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

Общая длина автомобильных дорог Кыргызской Республики, включенных в Перечень евразийских транспортных коридоров и маршрутов, составляет 2293,5 км, из которых 2140,7 км имеют максимально допустимую осевую нагрузку на ось до 10 тонн и 152,8 км имеют максимально допустимую осевую нагрузку на ось - 11,5 тонн, из них:

участок «Бишкек – Кара – Балта» 52,5 км;

участок «Маданият – Жалал – Абад» 67 км;

«Ош – Баткен – Исфана» участок км 75-108, протяженностью 33,8 км.

На сегодня, в Кыргызской Республике категории дорог, в основном, III и II категории, из них: 70% III категории двухполосные.

В соответствии с постановлением Правительства Кыргызской Республики от 19 ноября 2007 года № 556 на таможенной границе ЕАЭС территории в Кыргызской Республике всего установлено 28 пунктов пропуска.

При этом, в местах, где осуществляется таможенное администрирование являются 17 пунктов пропуска (Таблица 1), из них: автомобильных - 10, железнодорожных - 4, воздушных - 3.

№ п/п	Наименование пункта пропуска	Статус	Режим работы	Примечание
<b>Пункты пропуска на кыргызско-узбекской государственной границе</b>				
1.	«Достук автодорожный»	многосторонний	круглосуточный	Функционируют в штатном режиме
2.	«Кызыл-Кия автодорожный»	двусторонний	круглосуточный	
3.	«Кенсай автодорожный»	многосторонний	круглосуточный	
4.	«Шамалды-Сай железнодорожный»	многосторонний	круглосуточный	
5.	«Кара-Суу железнодорожный»	многосторонний	круглосуточный	
6.	«Джалал-Абад железнодорожный»	многосторонний	круглосуточный	
7.	«Кызыл-Кыя железнодорожный»	многосторонний	круглосуточный	
<b>Пункты пропуска на кыргызско-китайской государственной границе</b>				
8.	«Торугарт автодорожный»	многосторонний	круглосуточный	Функционируют в штатном режиме
9.	«Иркештам автодорожный»	многосторонний	круглосуточный	
10.	«Беделъ автодорожный»	многосторонний	круглосуточный	Временно не функционирует
<b>Пункты пропуска на кыргызско-таджикской государственной границе</b>				
11.	«Кызыл-Бель автодорожный»	многосторонний	круглосуточный	Согласно Распоряжению Кабинета Министров КР от 21.05.2021 № 12-р временно не функционируют
12.	«Карамык автодорожный»	двусторонний	светлое время суток	
13.	«Бор-Добо автодорожный»	многосторонний	круглосуточный	
14.	«Кайрагач автодорожный»	двусторонний	круглосуточный	
<b>Воздушные пункты пропуска</b>				
15.	Аэропорт Манас	многосторонний	круглосуточный	Функционируют в штатном режиме
16.	Аэропорт Ош	многосторонний	круглосуточный	
17.	Аэропорт Ыссык-Куль	многосторонний	круглосуточный	

Следует отметить, из вышеприведенного списка пунктов пропусков, в 2023 году:

- на кыргызско-китайском участке границы установлен новый международный пункт пропуска «Беделъ-автодорожный»;

- на кыргызско-узбекском участке границе возобновлено функционирование международного пункта пропуска «Кенсай-автомобильный».

Относительно пункта пропуска «Бедель-автомобильный», в сентябре 2024 года на кыргызско-китайском участке Государственной границы с созданием временной инфраструктуры состоялось открытие нового автомобильного пункта пропуска Бедель. Учитывая отсутствие должной инфраструктуры для пропуска товаров и грузовых транспортных средств, сторонами было принято решение, что до реализации мероприятий по строительству полноценного пункта пропуска «Бедель» в рамках требований ЕАЭС, перемещение осуществлять в упрощенном порядке, т.е. только для лиц и товаров для личного пользования.

С учетом особенностей природно-климатических условий местности, по мере готовности проектной документации практическую реализацию мероприятия по строительству полноценного пункта пропуска «Бедель», планируется начать во втором квартале 2025 года и завершить к концу 2027 года. Проект по строительству пункта пропуска «Бедель» является неотъемлемой частью проекта строительства международной автодороги по маршруту Барскоон (Кыргызстан) - пункт пропуска «Бедель» (Кыргызстан) - Учтурфан (Китай) - Аксу (Китай).

Реализация данного проекта окажет положительный эффект на создание и развитие торгово-логистической инфраструктуры, путем сокращения срока доставки товаров из СУАР КНР в Кыргызскую Республику по сравнению с действующим транспортным коридором Кашгар-Торугарт-Нарын-Бишкек.

Также, данный проект окажет положительное влияние на увеличение товарооборота и развитие торговых отношений между двумя странами в том числе, в рамках участия Кыргызской Республики в проекте «Один пояс – один путь». На сегодняшний день, в связи с проводимыми строительными работами новой автомобильной дороги участка «Бедель – Учтурфан – Аксу», а также с наступлением зимнего периода - данный переход временно не функционирует.

Относительно пункта пропуска «Кенсай-автомобильный», с 12 сентября 2024 года на кыргызско-узбекском участке Государственной границы, с созданием новой инфраструктуры в круглосуточном режиме со статусом «международный» возобновлено функционирование автомобильного пункта пропуска «Кенсай».

Следует отметить, что строительство пункта пропуска проводилось за счет технической помощи со стороны Республики Узбекистан.

Пункт пропуска оснащен необходимым оборудованием и техническими средствами для проведения государственного контроля, вместе с этим ГТС проводятся соответствующие мероприятия по дооснащению пункта пропуска дополнительными средствами контроля.

На сегодняшний день, учитывая тенденцию роста транзитного потока из КНР, в целях создания дополнительных транспортных коридоров, кыргызской стороной прорабатываются вопросы возобновления/открытия дополнительных пунктов пропуска с Республикой Узбекистан, предусматривающих пропуск товаров и транспортных средств, которые значительно повлияли бы на снижение грузового и пассажирского потока действующего международного пункта пропуска «Достук-автодорожный».

Между тем, в рамках национального развития транспортных коридоров в направлении «Восток – Запад» из Китайской Народной Республики в Республику Узбекистан и далее, в целях увеличения пропускной способности пунктов пропуска, в процессе реализации находятся мероприятия по дальнейшей модернизации пунктов пропуска «Торугарт» и «Иркештам», расположенных на кыргызско-китайском участке Государственной границы.

На текущем этапе в завершающей стадии находятся проектные работы, по мере готовности которых планируется начать их практическую реализацию. В рамках проводимых мероприятий предусматривается:

- расширение (увеличение площади) территории пунктов пропуска;
- увеличение дополнительных полос движения транспортных средств;
- строительство дополнительных зданий и сооружений для контролирующих органов;
- установка современных средств контроля, в том числе системы порталного ИДК.

О разработке предложений по сопряжению проектов, реализуемых в соответствии с национальными планами и китайской инициативой «Один пояс – один путь». О подготовке предложений по реализации совместных проектов развития транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс – один путь»

В рамках Основных направлений развития дорожной отрасли на 2023 – 2030 годы планируется реализовать 8 проектов протяженностью 445 км.

Успешная реализация инвестиционных проектов в дорожной отрасли позволит сохранить и развить сеть международных транспортных коридоров, что окажет прямое влияние на качество жизни населения. Дополнительные инвестиции в предстоящее десятилетие позволят завершить создание инфраструктурной сети и начать процесс развития транспортных коридоров в логистические и, в конечном итоге, в экономические коридоры.

Коридор: Европа – Восточная Азия (КНР – Торугарт – Бишкек – Чу – Нур-Султан – граница Российской Федерации).

Общая протяженность автодороги Бишкек – Нарын – Торугарт через перевал Кувакы составляет 479 км. В настоящее время данный коридор полностью завершен и обеспечивает безопасное и беспрепятственное движение транспортных средств.

Коридор: Средиземноморье – Восточная Азия (КНР – Иркештам – Ош – Андижан – Ташкент – Самарканд – Бухара – порты Каспия).

Общая протяженность автодороги Ош – Сарыташ – Иркештам составляет 258 км. В настоящее время данный коридор полностью завершен и обеспечивает безопасное и беспрепятственное движение транспортных средств.

Коридор: Российская Федерация – Ближний Восток и Южная Азия (Российская Федерация – Семей – Алматы – Бишкек – Ош – Сарыташ – Карамык – Таджикистан – Афганистан – Иран – порты Персидского залива).

Общая протяженность автодороги Бишкек – Ош – Сарыташ – Карамык составляет 981 км (Бишкек – Ош 655 км, Ош – Сарыташ 190 км и Сарыташ – Карамык 136 км). В настоящее время данный коридор практически обеспечивает безопасное и беспрепятственное движение транспортных средств.

Коридор: Восточная Азия – Ближний Восток и Южная Азия (КНР – Иркештам – Сарыташ – Карамык – Таджикистан – Афганистан – Пакистан).

Общая протяженность автодороги Иркештам – Сарыташ – Карамык составляет 204 км (Иркештам – Сарыташ 68 км и Сарыташ – Карамык 136 км). В настоящее время данный коридор полностью завершен и обеспечивает безопасное и беспрепятственное движение транспортных средств.

### **Российская Федерация**

#### **О реализации проектов по строительству, реконструкции, модернизации объектов инфраструктуры в соответствии с национальными планами и стратегиями инфраструктурного развития Российской Федерации**

Основными документами стратегического планирования Российской Федерации, определяющими важнейшие направления развития транспортной инфраструктуры на территории России, являются Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 27.11.2021 № 3363-р), Долгосрочная программа развития ОАО «РЖД» до 2025 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 19.03.2019 № 466-р), Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (утверждён распоряжением Правительства Российской Федерации 30.09.2018 № 2101-р).

Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2024 года № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации» на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» установлены целевые показатели и задачи

развития грузовых перевозок по МТК. Их достижение направлено на обеспечение устойчивой и динамичной экономики Российской Федерации:

- увеличение к 2030 году объема перевозок по международным транспортным коридорам не менее чем в 1,5 раза по сравнению с уровнем 2021 года за счет повышения глобальной конкурентоспособности маршрутов;

- обеспечение к 2030 году прироста объема экспорта несырьевых неэнергетических товаров не менее чем на две трети по сравнению с показателем 2023 года;

- увеличение к 2030 году экспорта продукции агропромышленного комплекса не менее чем в 1,5 раза по сравнению с уровнем 2021 года.

Для достижения целевых параметров развития транспортно-логистических маршрутов с участием Российской Федерации согласно национальным стратегическим документам развития железных дорог Правительством Российской Федерации утверждены Планы мероприятий «дорожные карты» по развитию международного транспортного коридора «Север – Юг» и транспортно-логистических коридоров в Азово-Черноморском и Восточном направлениях (утверждены распоряжением Правительства Российской Федерации от 15 декабря 2022 года № 3928-р).

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

Для освоения прогнозируемых объемов перевозок по российской части МТК «Восток – Запад» предусматривается:

- реализация мероприятий в рамках комплексного проекта «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна» (развитие направления Мга – Вологда – Лянгасово - Чепца);

- развитие Пермского железнодорожного узла со строительством мостового перехода;

- развитие железнодорожной инфраструктуры Транссибирской железнодорожной магистрали (в рамках проектов «Мероприятия по увеличению пропускной и провозной способности инфраструктуры для увеличения транзитного контейнеропотока в 4 раза, в том числе Транссиб за 7 суток»; «модернизация БАМа и Транссиба (II этап)», развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона (3 этап)). По итогам 2024 года обеспечена провозная способность Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей в объеме 180 млн тонн в год. На всех объектах развития Восточного полигона развернуты строительные-монтажные работы.

Для освоения прогнозируемых объемов перевозок (20 млн тонн в направлении ЖДПП Дербент и 4,9 млн тонн в сообщении с портом Махачкала) по российской части МТК «Север – Юг» предусматривается реализация мероприятий в рамках следующих инвестиционных проектов:

1. «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна» (реконструкция им. М. Горький, Капустин Яр, Аксарайская II и Махачкала, строительство дополнительных главных путей на участке Аксарайская II – Малый Арал, строительство двухпутных вставок и реконструкция разъезда на участке Олейниково – Кизляр, оборудование устройствами автоблокировки участка Кизляр – Сулак);

2. Строительство западного обхода Саратовского железнодорожного узла Приволжской железной дороги с усилением железнодорожной линии Липовский – Курдюм»;

3. «Электрификация участка Ртищево-Кочетовка».

Также ведется проработка проекта развития железнодорожного пункта пропуска Дербент, со строительством новой железнодорожной станции Самур II Северо-Кавказской железной дороги. В увязке с проектом «Самур-II» планируется реализация проекта «Перевод участка Дербент-Самур (до государственной границы) на систему тяги переменного тока».

Проектом предусмотрено строительство новой железнодорожной станции Самур-II за счет инвестиционной программы ОАО «РЖД», строительство и оснащение железнодорожного пункта пропуска «Дербент» на железнодорожной станции Самур-II Минтрансом России с обустройством необходимой инфраструктуры и в непосредственной близости от государственной границы Российской Федерации, что позволит сократить время обработки поездов и увеличить пропускную способность пограничного перехода.

Продолжается работа по развитию портовой инфраструктуры. В частности: в морском порту Махачкала планируется строительство зернового терминала мощностью 1,5 млн тонн, на территории морского порта «Оля» к 2026 году завершится строительство контейнерного терминала с грузооборотом до 3,3 млн тонн.

В рамках развития инфраструктуры западного маршрута МТК «Север – Юг» ОАО «РЖД» осуществляет проект по переводу российского участка коридора Дербент – Самур (государственная граница Азербайджанской Республики) на систему тяги переменного тока.

В рамках международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай» на территории Российской Федерации завершено строительство автомобильной дороги М-12 «Восток» Москва – Казань – Екатеринбург – Тюмень (в 2023 году с учетом опережающего финансирования открыто движение на всем протяжении трассы), завершено строительство обхода г. Тольятти с мостовым переходом через р. Волгу, продолжается развитие существующей дорожной сети федерального значения (автомобильные дороги А-

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

Автомобильная дорога М-12 «Восток» общей протяженностью 810 км реализована в рамках федерального проекта «Строительство автомобильных дорог международного транспортного коридора Европа – Западный Китай» транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

Проект обеспечит разгрузку одного из самых загруженных направлений.

В целях наиболее полной реализации интеграционных проектов, направленных на развитие транзитного потенциала Союза и повышение конкурентоспособности евразийских транспортных коридоров и маршрутов целесообразно и в дальнейшем:

в рамках программных документов в области обустройства пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации проводить реконструкцию автомобильных и железнодорожных пунктов пропуска задействованных в международных транспортных коридорах и подъездных дорог к автомобильным пунктам пропуска с целью увеличения объемов перевозок внутри ЕАЭС и сокращения времени на прохождение пункта пропуска;

создавать развитую инфраструктурную сеть придорожного сервиса;

принимать меры по ликвидации «узких мест» на участках железнодорожной инфраструктуры, расположенных на международных транспортных коридорах, посредством развития путевой инфраструктуры, электрификации участков, модернизации железнодорожных станций;

использовать возможности финансирования Евразийского банка развития для модернизации пунктов пропуска.

О разработке предложений по сопряжению проектов, реализуемых в соответствии с национальными планами и китайской инициативой «Один пояс – один путь». О подготовке предложений по реализации совместных проектов развития транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс – один путь»

Формирование и развитие международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай», который позволит обеспечить транзит по направлению Европа – Китай, привлекая грузопотоки с территории России, Казахстана и Китая с минимальным количеством стран-участниц, пограничных и таможенных барьеров, а также сокращением сроков и условий транспортировки грузов.

Распоряжением Евразийского межправительственного совета от 26 августа 2022 г. № 19 сформирован и утвержден перечень приоритетных интеграционных проектов в сфере транспорта государств – членов ЕАЭС, в который в части транспорта включены следующие проекты Российской Федерации:

Строительство и модернизация российских участков автомобильных дорог, относящихся к международному транспортному маршруту «Европа – Западный Китай» (далее – МТК ЕЗК)

Проект МТК ЕЗК реализуется в рамках федерального проекта «Строительство автомобильных дорог международного транспортного коридора «Европа – Западный Китай».

МТК ЕЗК проходит по территориям России, Казахстана и Китая. Общая его протяженность составляет свыше 8 тыс. км, из которых около 2,4 тыс. км на территории России.

Проект МТК ЕЗК направлен на строительство новой скоростной автодороги и крупномасштабную реконструкцию существующей автодороги с целью улучшения транспортных связей между Европой и Азией и упрощения международной торговли с Китаем.

Реализация проекта МТК ЕЗК будет способствовать повышению использования транзитного потенциала стран, участвующих в его реализации, развитие экспорта транспортных услуг, повышение доступности транспортных услуг для населения и хозяйствующих субъектов, а также улучшение транспортной безопасности и надежности автомобильных дорог.

Строительство российского участка частной автомагистрали «Меридиан»

Проект направлен на строительство автомагистрали от многостороннего автомобильного пункта пропуска «Озинки» на границе с Республикой Казахстан до границы с Республикой Беларусь в целях устранения административных барьеров и обеспечения бесшовного прохождения грузов.

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 2028 года.