

# Евразийская экономическая комиссия

Доклад за 2022 год

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

2023 год

## СОДЕРЖАНИЕ

Список сокращений и условных обозначений	4
Введение	5
1. О координации развития транспортной инфраструктуры в Евразийском экономическом союзе	9
2. О перечне приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств – членов Евразийского экономического союза	20
3. О результатах исполнения Поручения Евразийского межправительственного совета от 21 июня 2022 г. № 8	29
4. О реализации проектов по строительству, реконструкции, модернизации объектов инфраструктуры в соответствии с национальными планами и стратегиями инфраструктурного развития	34
4.1. Республика Армения	34
4.2. Республика Беларусь	38
4.3. Республика Казахстан	40
4.4. Кыргызская Республика	41
4.5. Российская Федерация	43
5. Информация об «узких» местах (ограничениях) транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг»	46
6. 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»	46

7. Информация о проведенной работе по подготовке Доклада за 2022 год (в том числе о совещаниях, проведенных Комиссией совместно с государствами-членами и письмах уполномоченных органов государств- членов в целях подготовки Доклада и реализации Поручения ЕМПС № 8)	3
Заключение	55
Список источников	59

**Список сокращений и условных обозначений**

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

## Введение

Развитие международных транспортных коридоров – одна из важнейших стратегических задач евразийской экономической интеграции.

По территории государств – членов ЕАЭС проходит сеть важнейших международных транспортных коридоров в автомобильном и железнодорожном сообщениях, из которых можно выделить Панъевропейские транспортные коридоры (Критские коридоры), Международные транспортные коридоры Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), железнодорожные транспортные коридоры Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), коридоры Центральноазиатского регионального экономического содружества (ЦАРЭС), МТК «Европа – Западный Китай», Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), а также МТК «Север – Юг».

Транспортная инфраструктура государств – членов ЕАЭС, включая международные транспортные коридоры в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг» открывают перед ЕАЭС и его государствами-членами возможности стать связующим звеном между рынками Европы, Азии и Ближнего Востока.

Государства – члены ЕАЭС являются участниками международных договоров, направленных на развитие международных транспортных коридоров, например:

Соглашения о согласованном развитии международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств – участников СНГ от 20 ноября 2009 года;

Протокола о международных автомобильных дорогах СНГ от 11 сентября 1998 года;

Европейского соглашения о международных автомагистралях (СМА) от 15 ноября 1975 года;

Соглашения о международном транспортном коридоре «Север – Юг» от 12 сентября 2000 года;

Соглашения об организационных и эксплуатационных аспектах комбинированных перевозок в сообщении Европа – Азия от 4 июня 1997 года;

Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог от 18 ноября 2003 года;

Межправительственного соглашения по сети трансасиатских железных дорог от 8 ноября 2006 года;

Соглашения между правительствами государств – членов ШОС о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок от 12 сентября 2014 года;

Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора «Европа – Кавказ – Азия» от 8 сентября 1998 года;

Европейского соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) от 31 мая 1985 года;

Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) от 1 января 1991 года;

Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) от 19 января 1996 года;

Межправительственного соглашения о сухих портах от 7 ноября 2013 года.

Как отмечено в Докладе ЕАБР<sup>1</sup>: «Международные программы и инициативы по повышению торгово-транспортной связанности играют важную, подчас системообразующую роль в развитии транспорта и торгово-экономического сотрудничества в Центральной Азии.».

К числу таких программ, относятся, например, ЦАРЭС (Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества), программа ООН СПЕКА, Инициатива «Один пояс, Один путь».

Позиционирование Союза как одного из центров формирования интеграционного контура Большого Евразийского партнерства путем сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь», укрепление взаимодействия с ШОС, АСЕАН, установление диалога с Европейским союзом и другими многосторонними объединениями и государствами Азии и Европы, – является одним из составляющих направления «Формирование Союза как одного из наиболее значимых центров развития современного мира» Стратегических направлений развития евразийской экономической интеграции до 2025 года, утвержденных Решением Высшего Евразийского экономического совета от 11 декабря 2020 г. № 12.

Обеспечение свободы перемещения товаров в Союзе и отсутствие внутренних таможенных границ, экономическая интеграция

государств – членов ЕАЭС в сфере транспорта и фактор наличия у них развитой транспортной инфраструктуры могут стать ключевыми стабилизирующими факторами для экономик государств-членов в современных условиях.

В связи с этим, представляется целесообразным сконцентрировать интеграционные усилия в части координации развития транспортной инфраструктуры, включая формирование пула проектов.

Настоящий доклад за 2022 год «О создании и развитии транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь» (включая (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, утвержденных Решением Высшего Евразийского экономического совета от 11 декабря 2020 г. № 12 (далее – Стратегические направления), и соответствующего пункта 7.4.1 Плана мероприятий по реализации Стратегических направлений развития евразийской экономической интеграции до 2025 года, утвержденного Распоряжением Совета Евразийской экономической комиссии от 5 апреля 2021 г. № 4 (далее – План мероприятий по реализации Стратегических направлений).

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

В соответствии с пунктом 7.4.1 Плана мероприятий по реализации Стратегических направлений Доклад готовится на ежегодной основе.

Справочно:

*Ранее, на заседании Евразийского межправительственного совета 21 июня 2022 г. рассмотрен доклад за 2021 год «О создании и развитии транспортной инфраструктуры на территориях государств-членов в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь», размещенный на официальном сайте Комиссии (<https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/ede/Doklad-O-sozdanii-i-razvitiitransportnoy-infrastruktury-na-territoriyakh-gosudarstv-chlenov-Evraziyskogo-ekonomicheskogo-soyuza.pdf>).*

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

В Доклад включены вопросы, предусмотренные пунктом 7.4.1 Стратегических направлений:

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

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

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

Также, Доклад направлен на реализацию вопросов:

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

- о проработке инициатив, изложенных в обращении Президента Российской Федерации В.В. Путина к главам государств – членов ЕАЭС по случаю председательства России в органах Союза в 2023 году;

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

- о проработке инициативы Председателя Правительства Российской Федерации М.В. Мишустина (по итогам заседания Евразийского межправительственного совета 20-21 октября 2022 г.);

- о диверсификации международных транспортных коридоров;

- о приоритетных интеграционных инфраструктурных проектах в сфере транспорта государств – членов ЕАЭС.

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.

## **1. О координации развития транспортной инфраструктуры в Евразийском экономическом союзе**

В соответствии с Договором о Союзе в ЕАЭС в сфере транспорта реализуется скоординированная (согласованная) транспортная политика.

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

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

Договора о Союзе;

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

Стратегических направлений;

ДК ОНСТП;

Поручения ЕМПС № 8;

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

Также следует отметить, что инфраструктурное развитие и реализация транзитного потенциала являются одним из направлений Основных направлений экономического развития Евразийского экономического союза, утвержденных. Решением Высшего Евразийского экономического совета от 16 октября 2015 г. № 28, предусматривающих до 2030 года достижение и поддержание качественного и устойчивого экономического роста государств-членов и Союза в целом за счет реализации их конкурентных преимуществ. В документе подчеркнута ключевое значение инфраструктуры для формирования общего (единого) рынка Союза.

Справочно:

*В настоящее время проводится подготовка Основных направлений экономического развития Евразийского экономического союза до 2035 года.*

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

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

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

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

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

Стратегическими направлениями предусмотрены мероприятия в части создания трансконтинентальных и межгосударственных транспортных коридоров, создания и развития транспортной инфраструктуры на территориях

государств-членов в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь».

При этом, Планом мероприятий по реализации Стратегических направлений предусмотрены мероприятия по:

определению перечня приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов (пункт 6.1.5);

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

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

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

В 2022 году во исполнение пункта 6.2.7 Стратегических направлений государствами-членами совместно с Комиссией был подготовлен доклад «О целесообразности формирования в Евразийском экономическом союзе общей стратегии развития транспортной инфраструктуры», одобренный на 23-м заседании Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре 8 апреля 2022 г. (размещен на официальном сайте Комиссии).

Согласно указанного доклада:

«Существование «общей инфраструктуры» в сфере транспорта Договором о Союзе не предусмотрено.

При этом, правом Союза определены общие стратегические приоритеты и задачи экономической интеграции в сфере транспорта и, в том числе для транспортной инфраструктуры, для достижения целей формирования единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг».

Учитывая вышеприведенные выводы, вопрос целесообразности формирования общей стратегии развития транспортной инфраструктуры на текущем этапе транспортной интеграции преждевременен.».

В соответствии с подпунктом 2 пункта 3 статьи 86 Договора о Союзе, Основными направлениями и этапами реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза, утвержденными Решением ВЕЭС № 19 и ДК ОНСТП принято Распоряжение Коллегии Комиссии от 26 октября 2021 г. № 175 «Об утверждении перечня евразийских транспортных коридоров и маршрутов».

Утвержденный перечень евразийских транспортных коридоров и маршрутов включает евразийские одномодальные железнодорожные маршруты, евразийский мультимодальный маршрут, а также евразийские автомобильные коридоры и маршруты. В состав евразийских транспортных коридоров входят казахстанские порты, – морской порт Актау и морской порт Курык, и российские порты, – морской порт Калининград, морской порт Махачкала, морской порт Новороссийск, морской порт Усть-Луга.

Карта евразийских транспортных коридоров и маршрутов и приоритетные интеграционные инфраструктурные проекты в сфере транспорта государств – членов ЕАЭС представлены в Приложении 1.

В целях дальнейшего развития евразийских транспортных коридоров и маршрутов в 2023 году планируется разработать мероприятия, необходимые для комплексного развития евразийских транспортных коридоров, а также ожидается завершение государствами – членами ЕАЭС проведения внутригосударственных процедур, необходимых для подписания Соглашения о допустимых массах, осевых нагрузках и габаритах транспортных средств при движении по автомобильным дорогам, включенным в евразийские транспортные коридоры.

«О развитии транспортно-логистических центров  
в рамках Евразийского экономического союза»

В соответствии с подпунктами 3-5 пункта 3 статьи 86 Договора о Союзе в целях координации процессов создания и развития транспортно-логистических центров в государствах – членах ЕАЭС с учетом обеспечения приоритетного развития евразийских транспортных коридоров и маршрутов, а также формирования совместных проектов государств-членов по созданию и развитию транспортно-логистических центров, обеспечивающих оптимизацию процессов перевозки, принята Рекомендация Коллегии Комиссии от 7 июня 2022 г. № 24 «О

развитии транспортно-логистических центров в рамках Евразийского экономического союза».

Государствам – членам ЕАЭС рекомендовано:

При подготовке проектов программных и стратегических документов, предусматривающих создание и развитие транспортно-логистических центров в каждом из государств – членов ЕАЭС:

принимать во внимание перечень евразийских транспортных коридоров и маршрутов, утвержденный распоряжением Коллегии Комиссии от 26 октября 2021 г. № 175,

рассмотреть возможность предоставления льгот, преференций и мер государственной поддержки в целях развития транспортно-логистических центров;

При формировании совместных проектов по созданию и развитию транспортно-логистических центров, обеспечивающих оптимизацию процессов перевозки, стремиться к:

приоритетному развитию евразийских транспортных коридоров и маршрутов,

повышению уровня транспортной связуемости в каждом из государств – членов ЕАЭС,

стимулированию роста объемов перевозок и увеличению объемов оказания транспортных услуг при соответствующем увеличении производственной мощности транспортно-логистических центров,

созданию условий для развития цифровых технологий и поддержки инноваций в сфере услуг транспортно-логистических центров, направленных в том числе на повышение качества транспортных услуг,

снижению транспортных издержек в конечной стоимости товара,

развитию предпринимательской деятельности в сфере услуг транспортно-логистических центров.

В настоящее время Комиссией проводится мониторинг реализации данной рекомендации государствами – членами ЕАЭС.

#### Об общих подходах к вопросам цифровой логистики в ЕАЭС

В соответствии с подпунктом 5 пункта 2, подпунктами 2 и 3 пункта 3 статьи 86 Договора о Союзе в целях содействия развитию цифровой логистики

в Союзе на основе общих подходов с учетом проводимой работы по формированию экосистемы цифровых транспортных коридоров Союза и необходимости создания условий для развития цифровых технологий в сфере транспорта, в том числе направленных на повышение качества транспортных услуг, принята Рекомендация Коллегии Комиссии от 7 июня 2022 г. № 23 «Об общих подходах к вопросам цифровой логистики в Евразийском экономическом союзе».

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

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

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

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

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

отказ от использования в сфере транспорта документов на бумажном носителе;

переход к электронному обмену данными в сфере транспорта;

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

В настоящее время Комиссией проводится работа по мониторингу реализации данной рекомендации государствами – членами ЕАЭС.

О развитии электронного документооборота  
в морских пунктах пропуска государств – членов ЕАЭС

Во исполнение пункта 4 Плана мероприятий по развитию электронного документооборота в морских пунктах пропуска государств – членов

Евразийского экономического союза на 2021 – 2022 годы (Приложение к Концепции развития электронного документооборота в морских пунктах пропуска государств-членов ЕАЭС, утвержденной Решением Евразийского межправительственного совета от 5 февраля 2021 г. № 1) подготовлена Рекомендация Коллегии Комиссии от 20 декабря 2022 г. № 46 «О развитии электронного документооборота в морских пунктах пропуска государств – членов Евразийского экономического союза».

Такое развитие особенно важно в свете проводимой работы государств – членов ЕАЭС и Комиссии по развитию евразийских транспортных коридоров и маршрутов, элементами которых являются морские порты государств-членов.

#### О проекте цифровизации грузовых железнодорожных перевозок

В интересах развития торгово-экономического сотрудничества между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Китайской Народной Республикой, с другой стороны, распоряжением ЕМПС от 20 августа 2021 г. № 17 утвержден план первоочередных мероприятий по цифровизации грузовых железнодорожных перевозок (далее – план мероприятий).

В течение 2022 г. в рамках сопряжения планов развития ЕАЭС и китайской инициативы ОПОП с Китайской Стороной осуществлялась проработка ряда вопросов цифровизации транспортных коридоров, которые включены в качестве самостоятельного раздела в подписанный 16 февраля 2023 г. План (Дорожную карту) торгово-экономического сотрудничества между ЕАЭС и КНР.

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

Реализация плана мероприятий позволит перейти на комплексную электронную технологию перевозки грузов железнодорожным транспортом при двусторонних и транзитных перевозках между государствами-членами,

а в дальнейшем – с третьими странами, в частности, с Китайской Народной Республикой.

В соответствии с распоряжением ЕМПС от 20 августа 2021 г. № 17 Правительствам государств – членов ЕАЭС поручено принять необходимые меры для своевременного исполнения плана мероприятий.

Комиссия обеспечивает проведение мониторинга исполнения плана мероприятий в рамках рабочей группы по цифровым транспортным коридорам.

Помимо этого, 16 февраля 2023 г. протоколом третьего заседания 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, утвержден План (Дорожная карта) мероприятий по развитию торгово-экономического сотрудничества между ЕАЭС и его государствами-членами, с одной стороны, и Китайской Народной Республикой, с другой стороны.

Данный план содержит раздел «Цифровизация транспортных коридоров».

Основная цель мероприятий данного раздела – постепенный переход на безбумажные железнодорожные грузоперевозки между ЕАЭС и Китаем с использованием электронно-цифровой подписи.

#### О проекте формирования Экосистемы цифровых транспортных коридоров (ЭЦТК)

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

По ЭЦТК приняты следующие акты органов Союза:

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

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

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

Проект «Витрина» принят к реализации в конце 2021 г.

Реализация Проекта «Витрина» должна была обозначить начало формирования всей экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС, а по предложенным к реализации в Перечне (распоряжение Совета Комиссии от 23 ноября 2020 г. № 29) сервисам и цифровой инфраструктуре, – должны были быть созданы и апробированы прототипы.

Вместе с тем, определенным по итогам конкурса подрядчиком выполнить запланированные в рамках Проекта «Витрина» работы не удалось и, в связи с этим, 5 апреля 2023 г. подписано соглашение между Комиссией и Исполнителем о расторжении договора и прекращении обязательств по нему.

Однако Проект «Витрина» остается важнейшим элементом реализации всей экосистемы цифровых транспортных коридоров.

Поэтому Проект «Витрина» будет актуализирован, в том числе по срокам и объему работ, и повторно представлен к реализации в целях дальнейшего формирования экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС.

7 апреля 2023 г. Комиссией направлено письмо в адрес государств-членов (№ 04-125 от 07.04.2023) с запросом представления предложений по актуализации проектной документации, в том числе паспорта, плана и технического задания на проект.

Кроме того, распоряжением Евразийского межправительственного совета от 3 февраля 2023 г. № 5 Комиссии совместно с государствами-членами поручено проработать вопрос о реформатировании работы в рамках цифровой повестки ЕАЭС и реализации инициатив.

Учитывая изложенное, полномасштабное формирование экосистемы цифровых транспортных коридоров планируется начать после актуализации подходов к реализации Цифровой повестки ЕАЭС.

#### Пункты пропуска

через государственные границы государств – членов ЕАЭС

На пунктах пропуска через государственные границы государств – членов Союза, расположенных на таможенной границе Союза либо на внутренних

границах между государствами – членами ЕАЭС в настоящее время периодически возникают проблемные ситуации, связанные со скоплением автотранспорта при перемещении товаров (грузов).

Это, в частности, вызвано ограниченной пропускной способностью пунктов пропуска, отсутствием электронного обмена данными между уполномоченными органами государств-членов, контрольно-досмотровыми мероприятиями и прочими ограничениями.

Например, проблемные ситуации отмечены на пункте пропуска «Верхний Ларс» (российско-грузинская граница) и пунктах пропуска на казахстанско-кыргызской границе.

Справочно:

*Завершение полного комплекса мероприятий по реконструкции пункта пропуска «Верхний Ларс» запланировано в 4 квартале 2023 года, по итогам которой пропускная способность составит более 3900 транспортных средств. В целях увеличения пропускной способности в 2022 году дополнительно запущено движение по 24 полосам для легкового сообщения (12 полос на выездном направлении и 12 полос на въездном направлении) и по 15 полосам для движения грузового транспорта.*

Ситуация на пунктах пропуска на казахстанско-кыргызской границе.

*В целях урегулирования данного вопроса и в рамках мониторинга ситуации на контрольно-пропускных пунктах в 2022 году представителями Комиссии была проведена работа по ознакомлению с работой пунктов пропуска «Карасу» и «Кордай» (Республика Казахстан) и «Ак-Жол-автодорожный» и «Ак-Тилек-автодорожный» (Кыргызская Республика).*

В соответствии с Решением Коллегии Комиссии от 28 июня 2012 г. № 96 Департаментом таможенной инфраструктуры Комиссии обеспечивается ведение Информационно-справочного перечня пунктов пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза (далее – Перечень).

Размещение Перечня на сайте Комиссии возложено на Департамент информационных технологий Комиссии.

Вышеуказанным решением также утверждена форма Перечня, в котором указывается следующая информация о пунктах пропуска:

наименование пункта пропуска;

местоположение;

наименование сопредельного пункта пропуска, его государственная принадлежность;

классификация;

режим работы.

Пункты пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза в соответствии Решением Комиссии Таможенного союза от 22 июня 2011 г. № 688 классифицируются:

По виду международного сообщения:

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

По характеру международного сообщения:

грузовые, пассажирские, грузо-пассажирские;

По порядку функционирования:

постоянные, в том числе работающие на регулярной основе, сезонные, работающие на нерегулярной основе, временные;

По статусу: многосторонние (международные), двусторонние (межгосударственные).

В действующем Перечне, который размещен на сайте Евразийской комиссии обозначены 454 пунктов пропуска, из них:

**Республика Армения (AM)<sup>4)</sup>:** всего – 8, функционируют – 8, воздушных – 2, автодорожных – 5, железнодорожных – 1, на границе с Грузией – 5, на границе с Ираном – 1.

**Республика Беларусь (BY)<sup>4)</sup>:** всего – 82, не функционируют – 6, функционируют – 76, воздушных – 7, автодорожных – 25, железнодорожных – 13, речных – 3, упрощенного пропуска – 34, на границе с Латвийской Республикой – 7, на границе с Литовской Республикой – 18, на границе с Польшей – 12, на границе с Украиной – 35.

**Республика Казахстан (KZ)<sup>4)</sup>:** всего – 41, функционируют – 41, воздушных – 18, автомобильных – 14, железнодорожных – 6, морских – 3, на границе с КНР – 7, на границе с Республикой Узбекистан – 10, на границе с Республикой Туркменистан – 2.

**Кыргызская Республика (KGZ)<sup>4)</sup>:** всего – 27<sup>3)</sup>, функционируют – 14, воздушных – 2, автомобильных – 8, железнодорожных – 4, на границе с КНР – 2, на границе с Республикой Узбекистан – 6, на границе с Республикой Таджикистан – 4.

**Российская Федерация (RU)<sup>2)</sup>:** всего – 296 (функционируют – 243, не функционируют – 53), из них: воздушных – 90, автомобильных – 83,

железнодорожных – 38, морских – 68, речных – 4, озерных – 1, пешеходных – 2, смешанных – 10.

На границе с Китайской Народной Республикой – 28, на границе с Республикой Польша – 9, на границе с Украиной – 31, на границе с Королевством Норвегия – 1, на границе с Монголией – 16, на границе с Республикой Абхазия – 2, на границе с Латвийской Республикой – 8, на границе с Финляндской Республикой – 17, на границе с Республикой Грузия – 1, на границе с Азербайджанской Республикой – 5, на границе с Литовской Республикой – 10, на границе с Эстонской Республикой – 9, на границе с Республикой Южная Осетия – 1.

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

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

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

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

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

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

Информация о проработке на площадке Комиссии вопросов обеспечения финансирования приоритетных проектов приведена в разделе 3 «О результатах исполнения Поручения Евразийского межправительственного совета от 21 июня 2022 г. № 8» настоящего Доклада.

В дальнейшем, по предложению Российской Стороны, планируется выработать подходы к оценке интеграционного эффекта для Союза от реализации приоритетных проектов.

Далее приведена информация государств – членов ЕАЭС о реализации приоритетных проектов.

## **Республика Армения**

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

Планируется строительство следующих участков дорожного коридора:

Арташат – Сисиан: 176 км, сроки ввода в эксплуатацию не определены, проект на стадии разработки;

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

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

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

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

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



## Республика Беларусь

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

В соответствии с Концепцией реализации проекта, согласованной Главой государства (резолюция от 7 октября 2020 г. №09/582 П1129) начаты предпроектные работы по реконструкции автодороги М-1/Е 30 по Брестской области (протяженность 252 км).

По разработанному обоснованию инвестиций стоимость реконструкции по Брестской области составит 3 679 млн. рублей (в ценах июля 2021 г.).

С целью привлечения для реконструкции автодороги М-1/Е 30 средств частного бизнеса информация по проекту была представлена ГУ «Национальное агентство инвестиций и приватизации» бизнес- сообществу в г. Стамбуле

5 ноября 2022 г. в ходе Белорусско-Турецкого делового инвестиционного форума в рамках Международной выставки MUSIAD EXPO.

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 рамках выделенного дополнительного финансирования Указом Президента Республики Беларусь от 25 июля 2022 г. № 254-дсп «Об эмиссии облигаций и уточнении отдельных показателей республиканского бюджета на 2022 год» на ремонт покрытия автомобильной дороги М-1/Е 30 направлено порядка 26,4 млн. рублей, что позволило отремонтировать порядка 68,1 км дороги.

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

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

На стадии завершения находится проведение конкурса по выбору частного партнера по проекту государственно-частного партнерства по проведению реконструкции и обслуживанию участка автодороги М-10 км 109,9 - км 195,15 Речица - Калинковичи. В связи с отсутствием заявок от отобранных в первом этапе участников конкурса ГЧП после 23 января 2023 г. в соответствии с новой редакцией Закона Республики Беларусь «О государственно-частном партнерстве» проводимый конкурс по проекту ГЧП реконструкции М-10 будет объявлен несостоявшимся. После чего, в первом полугодии 2023 планируется объявить повторный конкурс по проекту ГЧП на этот участок дороги.

В отношении оставшегося участка автодороги М-10 км 195,15 - км 543 Калинковичи – Кобрин протяженностью 348 км с учетом отсутствия подтвержденных источников финансирования реконструкция указанного участка дороги в среднесрочной перспективе не планируется.

Предложенный ГУ «Национальное агентство инвестиций и приватизации» вариант разработки ТЭО на реконструкцию участка М- 10 Калинковичи – Кобрин за счет средств Корейской корпорации по развитию зарубежной городской инфраструктуры (KIND) в настоящее время не может быть

реализован, так как KIND принято решение приостановить поддержку инфраструктурных проектов в Республике Беларусь с возможностью возобновления взаимодействия в 2023 году при условии стабилизации ситуации.



## Республика Казахстан

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

Протяженность коридора «Европа – Западный Китай» по территории Республики Казахстан составляет 2 747 км (I категория – 1,4 тыс. км, II категория – 1,3 тыс. км).

Участок от границы Китайской Народной Республики (Хоргос) до г. Кызылорда, протяженностью 1,4 тыс. км, соответствует I категории, участок от г. Кызылорда до границы Российской Федерации (Мартук), протяженностью 1,3 тыс. км, соответствует II категории.

Данный коридор обеспечивает транзитный поток с Китая через Казахстан, Россию и далее на Европу, а также в страны Средней Азии, в частности, – на Узбекистан, Кыргызстан и обратно.

В связи с приростом транспортных потоков в период с 2024 по 2032 годы планируется поэтапный перевод участка от г. Кызылорда до границы Российской Федерации (Мартук), протяженностью 1 363 км, в I техническую категорию.

*Справочно:*

*В период 2024-2032 гг. предусмотрен перевод в I-техническую категорию участков по маршруту «Кызылорда – Улгайсын – Карабутак – Актобе – Мартук – граница Российской Федерации».*

*Полная реконструкция коридора проведена в период с 2009 по 2017 гг.*



## Кыргызская Республика

### 5. Электрификация железнодорожного участка «Луговая – Балыкчи».

Протяженность участка составляет 321,5 км. Необходима разработка ТЭО. Железнодорожный участок Луговая - Балыкчы является главной транспортной артерией, связывающий Кыргызстан с Казахстаном и другими странами. Участок однопутный, эксплуатационная длина 321,5 км км, из них 60,3 км, – на территории Казахстана и 261,2 км, – на территории Кыргызстана.

Целесообразность введения электротяги на участке Луговая – Балыкчы 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 – Балыкчы 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).



Также, в настоящее время Кыргызская Сторона предлагает включить в Перечень два дополнительных проекта:

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

проект «Привлечение инвестиций и разработка технико-экономического обоснования проектно-сметной документации для проекта «Реконструкция объездной дороги города Бишкек».

### **Российская Федерация**

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

Проект находится в стадии реализации. Маршрут проходит по территориям Российской Федерации, Республики Казахстан и Китайской Народной Республики.

Протяженность маршрута по территории Российской Федерации составляет около 2,4 тыс. км.

Маршрут состоит из трех основных частей:

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

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

строительство автомобильной дороги М-12 Москва – Нижний Новгород – Казань: 2020–2024 годы;

строительство обхода г. Тольятти: 2020–2023 годы;

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

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

Определение трассировки прохождения автомагистрали «Меридиан» осуществляется при разработке технико-экономического обоснования.

В 2022 году по заказу Государственной компании «Российские автомобильные дороги» разработано технико-экономическое обоснование объекта.

В рамках разработки проведены социально-экономические исследования района тяготения автомобильной дороги, полевые и инженерные изыскания, работы по подготовке транспортной и финансовой моделей, также выполнено вариантное проектирование трассы автомобильной дороги с учетом исследования потенциального маршрута транзитного грузопотока из Китайской Народной Республики в Российскую Федерацию и Европейский союз.

По итогам проведенных мероприятий определен рекомендуемый вариант трассировки автомобильной дороги. Протяженность выбранного маршрута Республика Беларусь – Брянск – Саратов – Казахстан составляет 1 411 км.

Проанализирована возможность его поэтапной реализации, в том числе с учетом прогнозируемых доходов от сбора платы за проезд, обеспечения роста грузовых перевозок, развития внутренних транспортных связей. Первоочередным участком является участок нового строительства Брянск – Саратов.

Реализация проекта предусмотрена в период с 2026 года в рамках пятилетнего плана дорожной деятельности на период 2023 – 2027 годов.

Проект «Строительство российской части международного транспортного маршрута Европа-Западный Китай, автомобильная дорога (Меридиан)» (далее - Проект) входит в перечень значимых проектов Межправительственной Российско-Китайской комиссии по инвестиционному сотрудничеству с 2017 года.

По данным ФОИВ – куратора Проекта (Минтранс России), на основании результатов технико-экономического обоснования Проекта с учетом анализа текущей и перспективной интенсивности движения на рассматриваемом маршруте от Республики Беларусь до Республики Казахстан сделан вывод о целесообразности поэтапной реализации Проекта.

Первоочередным участком к реализации рассматривается отрезок Брянск – Саратов (протяженность 871 км, предварительная стоимость - порядка 1 трлн рублей при общей стоимости проекта 1,5 трлн рублей), при этом приграничные участки (Республика Беларусь – Брянск, Саратов – Республика Казахстан) с учетом низких показателей по трафику предлагаются к рассмотрению в более поздний период.



финансирования транспортных проектов интеграционной направленности, реализуемых в рамках развития международных транспортных коридоров в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг».

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

В целях подготовки к третьему заседанию Совместной комиссии по реализации Соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Китайской Народной Республикой, с другой стороны, от 17 мая 2018 года (далее – Совместная комиссия) в правительства государств – членов ЕАЭС Комиссией направлен запрос с просьбой сообщить о заинтересованности в реализации транспортных проектов интеграционной направленности, реализуемых в рамках развития международных транспортных коридоров в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», совместно с Китайской Народной Республикой.

Получены позиции Армянской Стороны, Белорусской Стороны, Кыргызской Стороны и Российской Федерации.

**Республика Армения** сообщила о реализации крупной инвестиционной программы дорожного коридора «Север – Юг», состоящей из 5 траншей и реализуемой многотраншевым финансированием. Сообщается, что 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)).

**Белорусская Сторона** информировала об отсутствии предложений по реализации транспортных проектов интеграционной направленности с китайскими партнерами.

**Кыргызская Республика** заинтересована в реализации двух транспортных проектов (реконструкции автомобильных дорог), которые могут быть реализованы в рамках развития международных транспортных коридоров

в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг» совместно с Китайской Народной Республикой:

КНР – Кыргызская Республика – Республика Казахстан (маршрут Бишкек – Балыкчы – Нарын – Торугарт – граница КНР);

КНР – Кыргызская Республика – Республика Узбекистан (Ош – Сарыташ – Иркештам – граница КНР).

**Российская Федерация** информировала, что в перечень приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств-членов включены следующие проекты Российской Федерации:

строительство и модернизация российских участков автомобильных дорог, относящихся к международному транспортному маршруту «Европа – Западный Китай»;

строительство российского участка частной автомагистрали «Меридиан».

**2.** В рамках взаимодействия Комиссии с институтами развития Союза поступили позиции Евразийского банка развития (ЕАБР) и Евразийского фонда стабилизации и развития (ЕФСР) о возможных механизмах взаимодействия с государствами-членами и Комиссией по обеспечению финансирования транспортных проектов интеграционной направленности.

Согласно позиции ЕАБР, одним из приоритетов Банка в соответствии со Стратегией до 2026 года является структурирование и реализация инвестиционных мегапроектов по развитию Евразийских транспортных коридоров и продовольственной логистики. ЕАБР делает акцент на усилении своей роли как банка развития в странах своего присутствия и фокусируется на «взращивании» и реализации инвестиционных проектов с ярко выраженным интеграционным эффектом. В этом направлении Банк финансирует в первую очередь проекты, создающие длящиеся межстрановые производственные кооперационные цепочки, проекты, создающие мультипликативные межстрановые и трансграничные эффекты и инфраструктурные проекты. Важным инструментом структурирования инвестиционных проектов в Банке является Фонд технического содействия.

ЕФСР проинформировал, что Порядок предоставления инвестиционного финансирования из средств ЕФСР, одобренный Советом Фонда, устанавливает условия и процедуру предоставления инвестиционных кредитов из средств ЕФСР. В соответствии с данным документом, заявки на предоставление таких

кредитов для финансирования конкретных проектов направляются в ЕФСР уполномоченным представителем государства (министром финансов).

До принятия решения о направлении заявки в Фонд каждое государство-участник ЕФСР самостоятельно определяет приоритетность национальных и интеграционных инфраструктурных проектов.

По мнению ЕФСР, ЕЭК имеет возможность предварительно прорабатывать предложения по реализации транспортных и инфраструктурных проектов непосредственно с государствами ЕФСР, а также рекомендовать государству обратиться в Фонд по вопросам финансирования таких проектов.

При этом, следует отметить, что по информации государств-членов, ЕАБР и ЕФСР принимают участие в реализации значимого инфраструктурного проекта «Север – Юг» Республики Армения (проект включен в Перечень приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств-членов, одобренный Распоряжением Евразийского межправительственного совета от 26.08.2022 № 19).

Справочно:

*«Север – Юг» – это проект реконструкции автомагистрали, протяженностью 550 км (вдоль всей территории Армении), соединяющей Центральную Азию, Индию и Иран с Грузией, Российской Федерацией и Европой.*

*Пересекая территорию Армении с юга на север (Мегри – Капан – Горис – Ереван – Аштарак – Гюмри – Бавра), коридор примыкает с юга к грузинской дороге, ведущей к портам Поты и Батуми (на Черном море) и далее к России, странам СНГ и Евросоюза.*

*Финансирование инвестиционной программы транспортного коридора осуществляется на основании подписанного 15.09.2009 между Правительством Республики Армения и Азиатским банком развития рамочного соглашения о финансировании.*

*Тем самым автомобильный коридор «Север - Юг» усилит свою роль по обеспечению транспортной связанности Республики Армения с международными рынками, в том числе по главному направлению перевозок грузов через погранпереход Верхний Ларс в сообщении с другими государствами – членами ЕАЭС. Кроме того, коридор имеет большой потенциал развития автомобильного транзита грузов по территории Республики Армения между Ираном с одной стороны, Грузией, Российской Федерацией и Республикой Беларусь, с другой стороны.*

*На данный момент финансирование реконструкции и строительства транспортного коридора осуществляется при финансовой поддержке Азиатского банка развития, Европейского инвестиционного банка, Евразийского банка развития и Евразийского фонда стабилизации и*

*развития. Реализация проекта разбита на отдельные транши, в рамках которых заключаются отдельные кредитные соглашения для каждого конкретного транша.*

Информация о результатах исполнения  
Поручения ЕМПС № 8 в первом полугодии 2023 года

Во исполнение пункта 1 Поручения ЕМПС № 8 в первом полугодии 2023 года государствами – членами ЕАЭС совместно с Комиссией продолжена реализация мероприятий (начатых во втором полугодии 2022 г.) по вопросам:

о налаживании сотрудничества между институтами развития ЕАЭС и КНР;

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

О налаживании сотрудничества между институтами развития ЕАЭС и КНР

3 февраля 2023 г. состоялась совместная встреча представителей Департамента транспорта и инфраструктуры Комиссии и Евразийского банка развития (ЕАБР), в ходе которой представители ЕАБР сообщили о готовности участия в работе Совместной комиссии по вопросам реализации Перечня приоритетных проектов.

Также в ходе указанной встречи отмечена целесообразность проведения совместных встреч представителей Департамента транспорта и инфраструктуры Комиссии и ЕАБР не реже одного раза в квартал для дальнейшего обмена информацией в рамках исполнения Поручения ЕМПС № 8 по вопросу о налаживании сотрудничества с Китайской Народной Республикой (основываясь на пункте 2 Меморандума о сотрудничестве между Евразийской экономической комиссией и Евразийским банком развития от 12 ноября 2013 г.).

В рамках третьего заседания 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 г., состоявшегося в формате видеоконференции 16 февраля 2023 г., член Коллегии (Министр) по торговле А.А. Слепнев в ходе заседания Совместной комиссии проинформировал Китайскую Сторону о заинтересованности

государств-членов ЕАЭС в участии китайских компаний в совместной реализации транспортных проектов интеграционной направленности в рамках выстраивания международных транспортных коридоров на направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг».

Следует также отметить, что на третьем заседании Совместной комиссии подписан План (Дорожная карта) по развитию торгово-экономического сотрудничества Евразийского экономического союза и его государств-членов с Китайской Народной Республикой.

С учетом изложенного, во исполнение Поручения ЕМПС № 8 Транспортный блок Комиссии предлагает продолжить работу по реализации мероприятия о налаживании сотрудничества между институтами развития ЕАЭС и КНР, включенного в План (Дорожную карту) Евразийской экономической комиссии по развитию торгово-экономического сотрудничества Евразийского экономического союза и его государств-членов с Китайской Народной Республикой (утв. Приказом Председателя Коллегии от 14.07.2022 № 245).

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

Данный раздел подготовлен на основе информации, предоставленной государствами – членами ЕАЭС.

##### **4.1. Республика Армения**

На территории Республики Армения реализуются инвестиционные проекты, которые нацелены на восстановление и улучшение межгосударственных дорог страны.

##### **М-1, Ереван – Гюмри граница Грузии (Бавра)**

Общая протяженность межгосударственной автодороги М 1 Ереван – Гюмри граница Грузии составляет 173,7 км.

В 2022 г. за счет государственного бюджета РА планируется отремонтировать более 5,7 км дорог, а в 2023 г. за счет государственного бюджета РА - более 17,7 км межгосударственных дорог.

### **М-2, Ереван – Ерасх – Горис – Мегри – граница Исламской Республики Иран (Мегри)**

Общая протяженность межгосударственной автодороги М-2 Ереван – Ерасх – Горис – Мегри – граница Исламской Республики Иран составляет 384,3 км.

В 2022 г. за счет государственного бюджета РА планируется отремонтировать более 41,29 км дорог, а в 2023 г. за счет государственного бюджета РА – 55,878 км межгосударственных дорог.

### **М-4, Ереван – Севан – Иджеван – граница Азербайджанской Республики**

Общая протяженность межгосударственной автодороги М 4 М-4 Ереван – Севан – Иджеван – граница Азербайджанской Республики составляет 148,2 км

В 2022 г. за счет государственного бюджета РА планируется отремонтировать более 5 км, а в 2023 г. – 3,96 км межгосударственных дорог.

### **М-6, Ванадзор – Алаверди – граница Грузии**

Восстановление и улучшение межгосударственной автомагистрали М 6. Ванадзор – Алаверди – граница Грузии.

Общая протяженность межгосударственной автодороги М6 Ванадзор – Алаверди – граница Грузии составляет 91,2 км.

Программа реализуется в 2 этапа: Ванадзор – Туманян (38,45 км, финансировалась Европейским Инвестиционным Банком) и Туманян – таможенный пункт Баграташен (51,74 км, финансируется Азиатским Банком Развития).

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

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

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

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

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

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

«Север – Юг» – это крупный инвестиционный проект, действующий на

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

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

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

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

Строительные работы завершены.

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

Находится в процессе строительства.

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

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

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

Для указанного участка подготовлен предварительный проект.

Строительство участка Арташат – Сисиан также рассматривается с точки зрения реализации проекта в рамках концессии (Investment and PPP (ГЧП)). Существующий участок дороги М-2 должен быть сохранен в качестве бесплатной альтернативы новой платной дороге. На участке Арташат – Сисиан

также предусматривается строительство новых тоннелей, мостов и других искусственных сооружений.

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

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

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

Расчетный срок строительства – 6 лет.

#### **4.3. Транш 4 (Каджаран – граница Ирана, длина – 45 км, строительство Каджаранского тоннеля – перспективный проект).**

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

По итогам международного тендера на детальное проектирование участка Каджаран – Агарак победителем стало СП, состоящее из «(IRE) Engineering») и «GP Engineering» (Италия). Соответствующее соглашение было одобрено Евразийским фондом стабилизации и развития, после чего 11 июня 2019 года было подписано сторонами. В 2019 году начались предусмотренные договором проектные работы, которые завершились в 2021 году.

#### Строительство Каджаранского тоннеля.

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

Расчетный срок строительства – 6 лет.

#### **5. Транш 5 (обходная дорога города Гюмри и Гюмри – Бавра, длина 63 км).**

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

Программа готова к реализации.

## **4.2. Республика Беларусь**

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

Белорусская железная дорога, являясь общей частью транспортной системы Республики Беларусь, следует скоординированной транспортной политике государств – членов ЕАЭС, одна из основных целей которой – комплексное развитие международных транспортных коридоров, проходящих по территории Республики Беларусь (Панъевропейские транспортные коридоры № 2 и № 9).

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

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

проведение эффективной и гибкой тарифной политики;

развитие пунктов пропуска на железнодорожных станциях через Государственную границу Республики Беларусь;

модернизация сетей передачи данных для совершенствования информационного сопровождения перевозок;

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

В результате проводимой работы белорусские участки транспортных коридоров обеспечены инфраструктурными, техническими, технологическими возможностями для реализации текущих и перспективных задач обеспечения перевозок на трансконтинентальных маршрутах.

В рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь», реализуется инвестиционный проект по модернизации контейнерного терминала станции Брест-Северный. В ходе реализации проекта проведены работы по переустройству железнодорожных путей, увеличению фронтов перегруза и хранения контейнеров, приобретены современные высокопроизводительные грузоподъемные машины, включая крановое оборудование, что позволило повысить среднесуточную перерабатывающую способность станции Брест-Северный по переработке контейнеров в 1,5 раза, расширить площади хранения контейнеров в 2 раза и, как следствие, сократить время на обработку транзитных контейнерных поездов в Брестском железнодорожном узле.

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

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

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

### **4.3. Республика Казахстан**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4 августа 2022 года в формате ВКС состоялась рабочая встреча между АО «НК «ҚТЖ» и ГК «КЖД», в ходе которого рассматривался данный вопрос.

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

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

Заинтересованными государственными органами РК проводятся мероприятия по реализации данного проекта.

#### **4.4. Кыргызская Республика**

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 реабилитации транспортных транзитных коридоров: «Бишкек – Ош», «Ош – Сарыташ – Иркештам», «Сары – Таш – Карамык», «Бишкек – Нарын – Торугарт», также реализуются реабилитации автомобильных дорог: участки автодорог Бишкек – Ош, Ош – Баткен – Исфана, Тараз – Талас-Суусамыр, Иссык – Кульское кольцо, Тюп – Кеген (Казахстан) и строительство альтернативной дороги «Джалалабад – Балыкчы» (Север – Юг) 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. Параметры данных показателей ремонтов будут достигнуты к 2030 году, так как, реабилитацию участков международных автотранспортных коридоров планируется завершить к 2023 – 2026 годам.

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 2156 км, из которых 1995,8 км имеют максимально допустимую осевую нагрузку на ось до 10 тонн и 160,2 км имеют максимально допустимую осевую нагрузку на ось - 11,5 тонн, из них:

участок «Бишкек – Кара – Балта» 59,4 км;

участок «Маданият – Жала – 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.

#### **4.5. Российская Федерация**

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).

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

Для освоения прогнозируемых объемов перевозок по российской части МТК «Север – Юг» в соответствии со стратегическими документами запланирована реализация мероприятий, предусмотренных в рамках комплексного проекта «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна» (реконструкция станций им. М. Горького, Волжский, Капустин Яр, реконструкция станции Аксарайская II, строительство дополнительных главных путей на участке Аксарайская II – Малый Арал); строительство западного обхода Саратовского узла Приволжской железной дороги с усилением железнодорожного участка Липовский – Курдюм; развитие крупных транспортных узлов (Центральный (Московский), Санкт-Петербургский); электрификация участка Ртищево – Кочетовка; усиление устройств электроснабжения.

Также ведется проработка проекта развития железнодорожного пункта пропуска Дербент, нацеленного на обеспечение гарантированного пропуска грузовых перевозок железнодорожным транспортом через пограничный переход Самур-Ялама в объеме до 15 млн тонн к 2026 году.

Проектом предусмотрено строительство новой железнодорожной станции Самур-II за счет инвестиционной программы ОАО «РЖД» и техническое оснащение железнодорожного пункта пропуска «Дербент» на железнодорожной станции Самур-II 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.

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

грузооборотом до 8 млн тонн.

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

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

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

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

проводить реконструкцию автомобильных и железнодорожных пунктов пропуска на внешних границах ЕАЭС, задействованных в международных

транспортных коридорах для увеличения пропускной способности с учетом мероприятий, реализуемых в рамках программных документов в области обустройства пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации;

проводить реконструкцию автомобильных пунктов пропуска на внутренних границах ЕАЭС с учетом мероприятий, реализуемых в рамках программных документов в области обустройства пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, и подъездных дорог к автомобильным пунктам пропуска с целью увеличения объемов перевозок внутри ЕАЭС и сокращения времени на прохождение пунктов пропуска;

создавать развитую современную сеть инфраструктуры 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.

## **5. Информация об «узких» местах (ограничениях) транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг»**

Информация об «узких» местах (ограничениях) транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе ранее изложенная в Докладе за 2021 год (сохранившая свою актуальность) содержится в Приложении 2.

**6. 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»**

Республика Армения.

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 Беларусь.

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

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

Республика Казахстан.

Развитие международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай», который позволит обеспечить транзит по направлению Европа – Китай, привлекая грузопотоки с территории Республики Казахстан, Российской Федерации и КНР;

Российская Федерация.

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.

В 2022 г. транспортным блоком Комиссии получена следующая информация и предложения Сторон в рамках работы по исполнению Поручения ЕМПС № 8, а также для целей подготовки настоящего Доклада.

### **6.1. Республика Армения**

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).

## **6.2. Республика Беларусь**

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».

## **6.3. Республика Казахстан**

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

Проектом предусмотрена реконструкция участка автодороги «Актобе –

Уральск – граница РФ на Самару» (протяженность 523 км с переводом на 1 категорию с 4-х полосным движением в период 2026 – 2030 годов).

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

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

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

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

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

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

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

4 августа 2022 г. в формате ВКС состоялась рабочая встреча между АО «НК «ҚТЖ» и ГК «КЖД», в ходе которого рассматривался данный вопрос.

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

реализации проекта.

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

Заинтересованными государственными органами РК проводятся мероприятия по реализации данного проекта.

#### **6.4. Кыргызская Республика**

В рамках Национальной стратегии развития Кыргызской Республики на 2018 – 2040 годы Министерством транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики реализуется 12 проектов в сфере строительства автомобильных дорог, общая протяженность реабилитируемых участков составляет 823,4 км. В 2021-2022- годы завершено строительство дорог на проектных участках общей протяженностью 109,4 км, (при плане 110,9 км) т.е. достижение на 120 %. Также, в рамках планируются реализации 5 проектов по развитию и реабилитации автомобильных дорог общей протяженностью 336,6 км.

Успешная реализация инвестиционных проектов в дорожной отрасли позволит сохранить и развить сеть международных транспортных коридоров, что окажет прямое влияние на качество жизни населения. Так, к 2026 году планируется реабилитировать 1160 км международных транспортных коридоров. 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 практически 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 в 2012 году и обеспечивает безопасное и беспрепятственное движение транспортных средств.

## **6.5. Российская Федерация**

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» (далее – проект)

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

Реализация проекта предусмотрена с 2026 года в рамках пятилетнего плана дорожного строительства на 2023–2027 годы, утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 20.06.2022 № 1601-р.

В целях последовательного развития автодорожной инфраструктуры МТМ ЕЗК и автодороги «Меридиан» российской и казахстанской сторонами в декабре 2021 года был подписан соответствующий План совместных действий на 2021–2030 годы. Кроме того, в настоящее время совместно с белорусской, казахстанской и китайской сторонами прорабатывается возможность заключения межправительственного соглашения о сотрудничестве в области реализации проекта «Меридиан».

**7. Информация о проведенной работе по подготовке Доклада за 2022 год (в том числе о совещаниях, проведенных Комиссией совместно с государствами-членами и письмах уполномоченных органов государств-членов в целях подготовки Доклада и реализации Поручения ЕМПС № 8)**

Таблица 1

**Сводная информация о совещаниях**

№	Дата	Наименование мероприятия	Вопросы	№ протокола
1.	07.07.2022	20-ое заседание подкомитета по инфраструктуре и логистике	1. Об исполнении Поручения ЕМПС от 21 июня 2022 г. № 8. 2. О подготовке ежегодного доклада «О создании и развитии транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь» за 2022 год (далее – Доклад)	№ 20-50/пр
2.	17.08.2022	Совещание уполномоченных органов государств-членов	Об исполнении Поручения ЕМПС от 21 июня 2022 г. № 8	№ 20-60/пр
3.	19.09.2022	Совещание уполномоченных органов государств-членов и институтов развития Союза	Во исполнение Поручения ЕМПС от 21 июня 2022 г. № 8: 1. Об активизации (координации) 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». 2. О налаживании сотрудничества между институтами развития Союза и Китайской Народной Республики в целях обеспечения финансирования транспортных проектов интеграционной направленности, реализуемых в рамках развития международных транспортных коридоров в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг»	№ 20-70/пр

№	Дата	Наименование мероприятия	Вопросы	№ протокола
4.	28.09.2022	24-ое заседание Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре	Об исполнении Поручения ЕМПС от 21 июня 2022 г. № 8	№ КА-27
5.	25.11.2022	21-ое заседание подкомитета по инфраструктуре и логистике	1. Об исполнении Поручения ЕМПС от 21 июня 2022 г. № 8. 2. О подготовке проекта Доклада	№ 20-91/пр
6.	03.02.2023	Совещание с ЕАБР	1. О сотрудничестве в рамках развития международных транспортных коридоров в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг». 1.1. О направлении проекта Доклада за 2022 год. 1.2. О подготовке совместного Доклада. 2. О реализации Перечня приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств – членов Евразийского экономического союза. 3. О налаживании сотрудничества между институтами развития Союза и Китайской Народной Республикой (в рамках исполнения Поручения ЕМПС от 21 июня 2022 г. № 8)	№ 20-10/пр
7.	10.02.2023	Совещание уполномоченных органов государств-членов	О согласовании проекта Доклада	№ 20-12/пр
8.	31.03.2023	Совещание уполномоченных органов государств-членов	О согласовании проекта Доклада	№ 20-21/пр
9.	12.04.2023	Совещание уполномоченных органов государств-членов	О согласовании проекта Доклада	№ 20-26/пр

Таблица 2

**Количество писем, направленных уполномоченными органами государств-членов в Комиссию**

Вопрос	Государство-член					Итого
	РА	РБ	РК	КР	РФ	
О проекте доклада за 2022 год «О создании и развитии транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь» (включая информацию о реализации Поручения Евразийского межправительственного совета от 21 июня 2022 г. № 8)	6	6	3	3	5	23
О реализации Поручения ЕМПС № 8						

Государство-член	РА	РБ	РК	КР	РФ	Итого
Вопрос						
Реализация приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств – членов Евразийского экономического союза	1	2	1	1	1	6
Итого:						29

## Заключение

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

Геополитическая ситуация оказала существенное влияние на транспорт и развитие транспортной инфраструктуры в ЕАЭС.

В условиях высокой геополитической напряженности 2022 года состоялся запуск процесса изменения логистики на евразийском пространстве и конфигурации международных транспортных коридоров.

Необходимость диверсификации путей транспортировки грузов открыла новые возможности для развития сотрудничества с Китаем, Индией, Ираном, Пакистаном и странами Ближнего Востока.

В этих условиях усилия Сторон и Комиссии направлены на развитие евразийских транспортных коридоров и реализацию приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств – членов ЕАЭС.

В рамках обеспечения свободы перемещения товаров (грузов) по территории государств – членов ЕАЭС осуществляется мониторинг ситуации в пунктах пропуска, расположенных на таможенной границе Союза и на внутренних границах между государствами – членами ЕАЭС.

Активно формируется право Союза в сфере транспорта, основанное на Договоре о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года, Решении Высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 г. № 19 «Об Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза», Решении Высшего Евразийского экономического совета от 11 декабря 2020 г. № 12 «О Стратегических направлениях развития евразийской экономической интеграции до 2025 года».

В 2022 году:

Распоряжением Евразийского межправительственного совета от 26 августа 2022 г. № 19 одобрен перечень приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств – членов ЕАЭС. Перечень включает 7 (семь) проектов. В настоящее время, Кыргызская Сторона предлагает дополнить данный перечень 2 (двумя) новыми проектами;

7 июня 2022 г. приняты рекомендации Коллегии Комиссии № 23 «Об общих подходах к вопросам цифровой логистики в Евразийском экономическом союзе» и № 24 «О развитии транспортно-логистических центров в рамках Евразийского экономического союза»;

20 декабря 2022 г. принята рекомендация Коллегии Комиссии № 46 «О развитии электронного документооборота в морских пунктах пропуска государств – членов Евразийского экономического союза»;

16 февраля 2023 г. с Китайской Стороной подписан План («дорожная карта») по развитию торгово-экономического сотрудничества между Евразийским экономическим союзом и его государствами – членами, с одной стороны, и Китайской Народной Республикой, с другой стороны, предусматривающий направление «Цифровизация транспортных коридоров».

В целях опережающего развития транспорта в ЕАЭС проводится работа по исполнению Поручения Евразийского межправительственного совета от 21 июня 2022 г. № 8 по активизации (координации) работы по развитию транспортной инфраструктуры евразийских транспортных коридоров и маршрутов.

Информация, подготовленная в рамках настоящего Доклада, свидетельствует об активной реализации в государствах – членах ЕАЭС проектов по строительству, реконструкции и модернизации объектов транспортной инфраструктуры.

При этом, активизация (координация) работ по развитию транспортной инфраструктуры евразийских транспортных коридоров и маршрутов, входящих в том числе в международные транспортные коридоры в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг» осуществляется на наднациональном и национальном уровнях.

В частности, в соответствии с национальными планами и стратегиями инфраструктурного развития в государствах – членах ЕАЭС планируется:

в Республике Армения – реализация проекта по строительству автодорожного коридора «Север – Юг» протяженностью 556 км;

в Республике Беларусь – ввод в эксплуатацию после ремонта и реконструкции 664,39 км автомобильных дорог до 2025 г., проектов по увеличению доли электрифицированных железнодорожных путей от всей протяженности железнодорожных путей Белорусской железной дороги — до 25 %;

в Республике Казахстан – реконструкция порядка 12 тыс. км автомобильных дорог до 2025 г., строительство свыше 900 км и электрификация свыше 800 км железнодорожных путей;

в Кыргызской Республике – реабилитация 1650 км автомобильных дорог, входящих в международные транспортные коридоры к 2025 г.; строительство железной дороги Балыкчы – Кочкор – Кара-Кече, протяженностью 186 км; электрификация железнодорожной линии Луговая – Рыбачье (Балыкчи), протяженностью 321,5 км.

в Российской Федерации – строительство и реконструкция 8,5 тыс. км автодорог, ремонт (включая капитальный) более 77 тыс. км региональных и федеральных дорог до конца 2024 г.; строительство новых железнодорожных линий общей протяженностью 1,9 тыс. км; строительство дополнительных главных путей общей протяженностью 6,5 тыс. км; электрификация существующих железнодорожных линий общей протяженностью 1,8 тыс. км до 2025 г.

В 2023 году:

в целях дальнейшего развития евразийских транспортных коридоров и маршрутов планируется разработать мероприятия, необходимые для комплексного развития евразийских транспортных коридоров;

ожидается завершение государствами – членами ЕАЭС проведения внутригосударственных процедур, необходимых для подписания Соглашения о допустимых массах, осевых нагрузках и габаритах транспортных средств при движении по автомобильным дорогам, включенным в евразийские транспортные коридоры;

в соответствии с представленной государствами – членами ЕАЭС информацией об «узких» местах (ограничениях) транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза

в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг» планируется проработать вопросы о формировании перечня конкретных «узких мест», выработке подходов по проведению оценки потенциального эффекта от их устранения, а также о проведении оценки необходимого финансирования;

во исполнение Поручения Евразийского межправительственного совета от 21 июня 2022 г. № 8 предлагается продолжить работу по реализации мероприятия о налаживании сотрудничества между институтами развития ЕАЭС и КНР;

планируется разработать мероприятия, направленные на реализацию приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств – членов ЕАЭС;

продолжить работу, направленную на цифровизацию транспортных коридоров в рамках ЕАЭС.

## Список источников

- 1) Доклад ЕАБР «Экономика Центральной Азии: новый взгляд» Алматы, Бишкек, Москва – 2022
- 2) Информация Российской Стороны
- 3) [cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/58733](http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/58733)
- 4) [eec.eaeunion.org/upload/files/dep\\_tamoj\\_infr/0i191/RLC191\\_GPU\\_002\\_VCP\\_Border\\_CheckPoints\\_BY.pdf](http://eec.eaeunion.org/upload/files/dep_tamoj_infr/0i191/RLC191_GPU_002_VCP_Border_CheckPoints_BY.pdf)



**Информация об «узких» местах (ограничениях)  
транспортной инфраструктуры на территориях государств -членов  
Евразийского экономического союза  
в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг»**

**Республика Армения**

Железнодорожный транспорт (по информации ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога»)

Основным «ограничением» в развитии и интеграции Республики Армения в международные транспортные коридоры является транспортная изоляция в регионе.

Единственным действующим межгосударственным стыковым пунктом на сегодня является МГСП Садахло (сообщение с Грузией), открывающий экспортный и импортный доступ к грузинским портам черноморского бассейна, что в свою очередь даёт возможность наладить товарооборот перевозимых железнодорожным транспортом грузов из государств – членов Евразийского экономического союза, однако стоимость перевозок через морской участок пути значительно превышает стоимость доставки грузов сухопутными маршрутами (в настоящее время, недействующими). Аналогичная ситуация складывается и с пассажирскими перевозками в регионе.

**Республика Беларусь**

Автомобильный транспорт (по информации Ассоциации международных автомобильных перевозчиков «БАМАП»)

В качестве «узких мест» (ограничений) транспортной инфраструктуры, оказывающих существенное влияние на выполнение международных автомобильных перевозок грузов по территориям государств – членов ЕАЭС можно отнести:

наличие проблем при пересечении границ, в том числе внешних границ ЕАЭС, связанных с недостаточной пропускной способностью пограничных переходов;

наличие ограничений и различный подход к введению сезонных ограничений на проезд автотранспортных средств в весенний и летний периоды на территориях государств – членов ЕАЭС;

требование дополнительных разрешительных документов (помимо разрешений на международные автомобильные перевозки грузов) на проезд по отдельным участкам автомобильных дорог.

### **Республика Казахстан**

#### Железнодорожный транспорт (по информации «АО «НК «КТЖ»)

Приграничная станция Достык и прилегающий однопутный неэлектрифицированный участок Достык – Мойынты исчерпали свою пропускную способность и в ближайшее время будут являться лимитирующим фактором в увеличении грузооборота между Казахстаном и Китаем.

Кроме того, на границе с Узбекистаном в период сезонной погрузки грузов образовывается дефицит пропускной способности. В связи с чем требуется увеличение пропускной способности железнодорожной инфраструктуры на казахстанско-узбекской государственной границе, при этом железнодорожный участок Сарыагаш – Ташкент находится в густонаселенном районе, что затрудняет дальнейшее развитие для увеличения пропускной способности.

В целях исключения узких мест и обеспечения перевозки прогнозируемых объемов грузов, начиная с 2022 года, предусматривается реализация проекта по строительству второго пути и электрификации на железнодорожном участке «Достык – Мойынты», что позволит увеличить скорость контейнерных поездов в 1,8 раза и пропускную способность участка в 5 раз. Строительство железнодорожной линии «Дарбаза – Мактаарал», в свою очередь, позволит разгрузить станцию Сарыагаш и участок Сарыагаш – Ташкент.

#### Водный транспорт

На сегодняшний день пропускная способность всех казахстанских морских портов на Каспии составляет порядка 27 млн. тонн.

По итогам 2021 года объем перевалки через морские порты составил 5,5 млн. тонн грузов, что на 2 % выше показателя аналогичного периода 2020 года (5,4 млн. тонн).

В частности, отмечается рост на 17 % объемов контейнерных перевозок и на 42 % перевалки зерна.

В настоящее время, в целях увеличения объемов контейнерных перевозок, проводится работа по созданию контейнерного хаба на базе порта Актау.

Создание контейнерного хаба на базе порта Актау даст возможность организовать новые сервисы для хранения и накопления контейнеров мировых

контейнерных операторов (MSC, CMA CGM, MAERSK и др.), что даст перспективу для среднесрочного и долгосрочного планирования контейнерных перевозок, формирования контейнерного парка для стран Каспийского региона и Средней Азии и создаст выгодные условия клиентам для доставки своего груза до порта, как автотранспортом, так и железнодорожным подвижным составом для дальнейшей отправки этих грузов в контейнерах.

#### Инфраструктура автомобильного транспорта

Протяженность автомобильных дорог общего пользования международного, республиканского, областного и районного значения в Казахстане составляет 95,9 тыс. км.

Сеть автодорог международного и республиканского значения имеет протяженность 24,3 тыс. км, из которых 89% находится в хорошем и удовлетворительном техническом состоянии (данные 2020 года). Протяжённость автодорог областного и районного значения в Республике Казахстан составляет 71,6 тыс. км.

По итогам 2020 года 71% из них находится в хорошем и удовлетворительном техническом состоянии.

За период реализации Государственной программы инфраструктурного развития «Нурлы Жол» на 2015 – 2019 годы качественные показатели сети дорог общего пользования в целом значительно улучшились, однако проблема плохого технического состояния местных дорог и искусственных сооружений на них по-прежнему является острой для многих регионов страны.

Данная проблема напрямую влияет на качество жизни населения, затрудняя или ограничивая круглогодичный доступ к базовым социальным услугам, объектам образования и здравоохранения, рынкам, рабочим местам, центрам оказания социальных, государственных и сервисных услуг.

В 2020 году 58% или 1070 объектов придорожного сервиса были приведены к требованиям национального стандарта. В текущем году этот показатель будет увеличен до 66%.

В 2020 году за счет частных инвестиций было построено 58 новых объектов сервиса. Два объекта соответствуют категории «В». Сюда входят АЗС, мотели, сто, мойки, медпункты, пункты питания, санузлы и пункты розничной торговли. 21 объект сервиса соответствует категории «С». Здесь расположены охраняемые стоянки, пункты питания, санузлы. 35 единиц сервиса

соответствуют категории «D» с АЗС, санузлами, пунктами розничной торговли. Кроме того, в 2020 году было установлено 13 единиц санитарных гигиенических узлов: в рамках реконструкции автодорог - 10 единиц, за счет частных инвестиций - 3 единицы.

Неудовлетворительное техническое состояние дорожного полотна, наличие грузонапряженных участков с одной полосой движения в одном направлении и отсутствие надлежащей дорожной обстановки в пути следования транспортных средств приводят к аварийности и смертности на дорогах.

В 2020 году в стране зарегистрировано 13 515 ДТП (16 614 – за 2019 год), в них пострадал 19 841 человек (на 19,3 процента меньше, чем за 2019 год – 24 585). При этом в дорожно-транспортных происшествиях, основная масса которых происходит в населенных пунктах, погибли 1997 казахстанцев, тогда как за 2019 год – 2405.

Наряду с тенденцией улучшения состояния и уровня финансирования для развития и эксплуатации автомобильных дорог сохраняется ряд системных вопросов, требующих дальнейшего совершенствования системы управления дорожными активами по таким направлениям, как повышение эффективности планирования дорожно-ремонтных работ и дорожных проектов, обеспечение требуемого уровня качества автомобильных дорог на всех этапах жизненного цикла, внедрение новых материалов и технологий, а также приведение нормативно-технической базы к лучшим стандартам стран ОЭСР. Без решения перечисленных задач будет невозможна реализация системной государственной политики бюджетирования, ориентированной на конечный результат.

#### Развитие автомобильных пунктов пропуска

В целом, на государственной границе имеются всего 52 автомобильных пунктов пропуска, из них:

38 на внутренней границе ЕАЭС (Россия и Кыргызская Республика);

14 на внешней границе ЕАЭС (Китай, Узбекистан, Туркменистан).

Реконструкция пунктов пропуска на казахстанско-российской и казахстанско-кыргызской границе поручено МИИР Республики Казахстан.

В рамках Национального проекта на 2020-2025 гг. с целью увеличения пропускной способности и ускоренного прохождения границы начаты работы по этапной реконструкции пунктов пропуска в период с 2021 по 2025 годы.

В рамках реконструкции предусмотрено расширение территории пункта пропуска, модернизация существующих зданий и сооружений, оснащение новейшими оборудованьями, в том числе стационарными инспекционно-досмотровыми комплексами (Rapiscan Eagle и т.д.), увеличение количества кабин паспортного досмотра, уширение полос движения с разделением потоков.

На казахстанско-российской границе функционирует 30 пунктов пропуска, из них 17 многосторонние, 13 двухсторонние.

С учетом загруженности пунктов пропуска определены 27 пунктов из 30, требующие реконструкции, в том числе:

1 этап: в 2021-2022 годы 6 пунктов пропуска Сырым, Таскала, Косак, Урлютобе, Жана-жол и Алимбет;

2 этап: в 2022-2023 годы 6 пунктов пропуска Каракога, Шаган, Курмангазы, Убе, Шарбакты и Кызылжар;

3 этап: в 2023-2024 годы 6 пунктов пропуска Кайрак, Ауыл, Бидаик, Жаныбек, Аксай и Кондыбай;

4 этап: в 2023-2024 годы 5 пунктов пропуска Аят, Акбалшык, Найза, Жезкент и Коянбай;

5 этап: в 2024-2025 годы 4 пункта пропуска Байтанат, Амангельды, Убаган и Желкуар.

Справочно:

3 пункта пропуска не требуют реконструкции:

«Жайсан» (Актюбинская обл.) – капитально отремонтирован в 2017г.;

«Карашатау» (Актюбинская обл.) – в связи с малой интенсивностью;

«Орда» (З-казахстанская обл.) – в связи с малой интенсивностью.

Имеется положительное экономическое заключение Министерства национальной экономики Республики Казахстан на реконструкцию 6-ти первоочередных пунктов пропуска (Сырым, Таскала, Косак, Урлютобе, Жана жол, Алимбет). Планировалась разработка проектно-сметной документации и реализация в 2022 г.

Параллельно совместно с Пограничной службой Комитета национальной безопасности Республики Казахстан ведутся работы по формированию инвестиционного предложения по 6-ти пунктам пропуска, предусмотренные во втором этапе (Каракога, Шаган, Курмангазы, Убе, Шарбакты, Кызылжар).

Остальные пункты пропуска будут аналогично реконструированы поэтапно до конца 2025 года.

Всего на казахстанско-кыргызской границе имеется 8 пунктов пропуска (многосторонние).

Реконструкция всех пунктов пропуска предусмотрена поэтапно в период с 2020 по 2025 годы:

1 этап: в 2020-2021 годы Кордай (завершена);

2 этап: в 2021-2022 годы Карасу;

3 этап: в 2022-2023 годы Аухатты, Сортобе и Бесагаш;

4 этап: в 2023-2025 годы Айша биби, Сыпатай батыр и Кеген.

Обновленный пункт пропуска Кордай оснащен новейшим оборудованием и инспекционно-досмотровыми комплексами (ИДК). Созданы комфортные условия для пересечения государственной границы.

Прорабатывается получение экономического заключения Министерства национальной экономики Республики Казахстан на реконструкцию 6 пунктов пропуска Карасу, Аухатты, Сортобе, Кеген, Айша биби и Сыпатай батыр.

После получения положительного экономического заключения будет разработана проектно-сметная документация с последующей реконструкцией пунктов пропуска согласно этапности.

Предлагается:

модернизация пунктов пропуска «Сырым» и «Таскала» в Западно-Казахстанской области, на казахстанско-российской границе, на примере п/п «Нур Жолы» на казахстанско-китайской границе. Ежегодно фиксируется 10% - 12% фактический рост автомобильных грузоперевозок в этом регионе.

В 2020 году было зафиксирован переход 204 050 грузовых автомобилей со стороны России и 210 596 грузовых автомобилей со стороны Казахстана;

модернизация пунктов пропуска на казахстанско-узбекской границе на примере пункта пропуска «Нур Жолы» на казахстанско-китайской границе.

### **Кыргызская Республика**

В качестве «узких мест» (ограничений) транспортной инфраструктуры, оказывающих существенное влияние на выполнение международных: автомобильных перевозок грузов по территориям государств – членов ЕАЭС, наличие проблем, особенно в сезонный период, требование дополнительных разрешительных документов (помимо разрешений на международные

автомобильные перевозки грузов) на проезд по отдельным участкам автомобильных дорог государств – участников ЕАЭС, длительные сроки пересечения внутренних и внешних границ ЕАЭС.

Системное решение обозначенных проблем в долгосрочной перспективе лежит в плоскости реализации мероприятий по реконструкции пунктов пропуска в рамках действующих программ государств-членов в целях приведения в соответствие пропускной способности фактическим объемам пропуска.

Это позволит уменьшить среднее время доставки груза, избежать возможной порчи товара (особенно сезонной продукции) вследствие длительной транспортировки.

Кроме того, по информации Кыргызской Республики, на сегодняшний день также ощущается нехватка подвижного состава: фитинговых платформ, пассажирских вагонов, грузовых вагонов; крытых полувагонов, цистерн, маневровых тепловозов, магистральных тепловозов, а также материалов для строительства верхнего пути.

## **Российская Федерация**

### Автомобильный транспорт

В последнее время в Российской Федерации осуществляются масштабные мероприятия по реконструкции наиболее значимых автомобильных пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации.

В ноябре 2022 г. заключены государственные контракты на выполнение проектно-изыскательских и строительно-монтажных работ (под ключ) по реконструкции автомобильных пунктов пропуска Ново-Филя и Тагиркент-Казмаляр с плановыми сроками реализации указанных мероприятий в IV квартале 2026 г.

На российско-казахстанском участке государственной границы заключены 9 государственных контрактов:

2 на проектно-изыскательские работы по реконструкции автомобильных пунктов пропуска Ольховка и Павловка в период 2022 – 2026 годы;

7 «под ключ» (выполнение проектно-изыскательских и строительно-монтажных работ в рамках одного контракта) по реконструкции автомобильных пунктов пропуска Маштаково, Илек, Озинки, Орск, Петухово, Бугристое в период 2022 – 2026 годы, по автомобильному пункту пропуска Караузек в период 2022 – 2025 годы.

Также предусмотрены мероприятия по реконструкции автомобильного пункта пропуска Сагарчин (Оренбургская область) в период 2020 – 2025 годы.

Представляется целесообразным производить оценку устранения проблем при пересечении границы через указанные пункты пропуска после завершения их реконструкции.

#### Железнодорожный транспорт

В соответствии с параметрами инвестиционной программы ОАО «РЖД» в 2022 году продолжило реализацию комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (далее – КПМИ).

В 2022 году строительным комплексом ОАО «РЖД» обеспечено выполнение целевых задач по подготовке железнодорожной инфраструктуры. Достигнуты все целевые показатели, предусмотренные КПМИ, в том числе: обеспечена провозная способность в направлении портов Азово-Черноморского бассейна в объеме 125,1 млн тонн, Северо-Западного бассейна в объеме 145,6 млн тонн, магистралей Восточного полигона в объеме 158 млн тонн.

В соответствии с представленной государствами – членами ЕАЭС информацией об «узких» местах (ограничениях) транспортной инфраструктуры на территориях государств - членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в дальнейшем, планируется проработать вопросы о формировании перечня конкретных «узких мест», выработке подходов по проведению оценки потенциального эффекта от их устранения, а также о проведении оценки необходимого финансирования.