

Евразийская экономическая комиссия

Доклад
«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»

Москва – 2022

Список сокращений и условных обозначений

АЗС	- автомобильная заправочная станция
АО «НК «КТЖ»	- Акционерное общество «Национальная компания «Казакстан темир жолы»
АО «ОТЛК ЕРА»	- Акционерное общество «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс»
АТЭС	- Азиатско – Тихоокеанское экономическое сотрудничество
ВЭД	- внешнеэкономическая деятельность
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
ДТП	- дорожно-транспортное происшествие
ДФЭ	- 20 футовый эквивалент
ЕАЭС	- Евразийский экономический союз
ЗАО	- Закрытое акционерное общество
ИДК	- инспекционно-досмотровый комплекс
КНР	- Китайская Народная Республика
КПП	- контрольный пункт пропуска
МГСП	- межгосударственный стыковой пункт
МИИР РК	- Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан
МНЭ РК	- Министерство национальной экономики Республики Казахстан
МТК	- международный транспортный коридор
МТМ ЕЗК	- международный транспортный маршрут «Европа – Западный Китай»
ПСД	- проектно-сметная документация
ТМТМ	- Транскаспийский международный транспортный маршрут
ОСЖД	- Организация сотрудничества железных дорог
ОЭСР	- Организация экономического сотрудничества и развития
пог. м	- погонных метров
РЖД	- Открытое акционерное общество «Российские железные дороги»
ЦАРЭС	- Центральноазиатское региональное экономическое содружество

СОДЕРЖАНИЕ

Список сокращений и условных обозначений	2
Введение	4
1. Международные транспортные коридоры, проходящие по территории государств – членов Евразийского экономического союза	6
2. О проектах по строительству, реконструкции, модернизации объектов инфраструктуры в соответствии с национальными планами и стратегиями инфраструктурного развития	
2.1. Республика Армения	14
2.2. Республика Беларусь	15
2.3. Республика Казахстан	17
2.4. Кыргызская Республика	22
2.5. Российская Федерация	28
3. Предложения по сопряжению проектов, реализуемых в соответствии с национальными планами и китайской инициативой «Один пояс, Один путь»	32
4. Предложения 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»	33
Заключение	35
Приложение 1	37
Карта: Евразийские транспортные коридоры и маршруты в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг»	
Приложение 2	38
Информация об «узких» местах (ограничениях) транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг»	

Введение

Настоящий доклад подготовлен во исполнение пункта 7.4.1 «Создание и развитие 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» 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 пункта 7.4.1 Плана мероприятий по реализации Стратегических направлений, утвержденного распоряжением Совета Евразийской экономической комиссии от 5 апреля 2021 г. № 4.

При подготовке 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» (далее – Доклад) использована информация уполномоченных органов государств – членов Евразийского экономического союза (далее – государства-члены, Союз) в области транспорта, аналитические материалы Евразийской экономической комиссии (далее – Комиссия), а также аналитические материалы из источников, находящихся в открытом доступе.

Целью Доклада является информирование о ходе реализации в государствах-членах проектов по строительству, реконструкции, модернизации объектов транспортной инфраструктуры, подготовка предложений по реализации совместных проектов развития транспортной инфраструктуры.

Важность 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» приобретает особое значение в свете реализации Стратегических направлений в части создания трансконтинентальных и межгосударственных коридоров, определения перечня приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов, а также при реализации

основных приоритетов скоординированной (согласованной) транспортной политики по формированию единого транспортного пространства, развитию транзитного потенциала в рамках Союза, координации развития транспортной инфраструктуры, предусмотренных статьей 86 Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года.

Особо следует выделить вопрос реализации и развития транзитного потенциала в рамках Союза, так как транспортные системы государств-членов позволяют обеспечить оптимальную транспортную связуемость, соединяющую Европу и Азию по кратчайшему расстоянию.

Обеспечение свободы перемещения товаров в Союзе и отсутствие внутренних таможенных границ, экономическая интеграция государств-членов в сфере транспорта и фактор наличия у них развитой транспортной инфраструктуры, могут стать ключевыми преимуществами Союза в глобальной конкуренции за транзит.

При этом, привлечение транзитных транспортных потоков между рынками Европы и Азии к перевозке по территории государств-членов будет содействовать как экономическому продвижению наших государств-членов, так и развитию мировой торговли.

1. Международные транспортные коридоры, проходящие по территории государств – членов Евразийского экономического союза.

По территории государств-членов проходит сеть важнейших международных транспортных коридоров в автомобильном и железнодорожном сообщениях, обеспечивающая грузопоток в сообщении Восток – Запад.

Из сложившихся международных транспортных коридоров 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.

В направлении «Север – Юг» следует выделить МТК «Север– Юг», как мультимодальный маршрут транспортировки пассажиров и грузов общей протяженностью от Санкт-Петербурга до порта Мумбаи (Бомбей) 7200 км.

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. Правовой основой МТК «Север – Юг» является межправительственное Соглашение о международном транспортном коридоре «Север – Юг», подписанное Россией, Индией и Ираном в г. Санкт-Петербург 12 сентября 2000 года.

К Соглашению присоединились Республика Беларусь, Республика Казахстан, Оман, Таджикистан, Азербайджан, Республика Армения, Сирия, Болгария, Кыргызская Республика, Турция и Украина.

Потенциал МТК «Север – Юг» еще не раскрыт по причинам отсутствия регулярных перевозок, недостающих звеньев железнодорожной инфраструктуры на территории сопредельных государств, необходимости осуществления

перегрузки/перевалки грузов, низкой конкурентоспособности тарифных условий. Кроме того, негативное влияние на раскрытие потенциала МТК «Север – Юг» оказывают такие факторы, как экономические санкции в отношении Ирана, недостаточная развитость иранской железнодорожной инфраструктуры (в Иране по железным дорогам перевозится всего 2%-3% грузов).

Повышению роли МТК «Север – Юг» будет призвано способствовать «Временное соглашение, ведущее к образованию зоны свободной торговли между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Исламской Республикой Иран, с другой стороны» от 17 мая 2018 г.

Немаловажным фактором для транспортных систем государств-членов, является то, что в Союзе выход к открытому морю (Мировому океану) имеет только Российская Федерация.

Российская Федерация и Республика Казахстан являются государствами, расположенными на побережье Каспийского моря.

Для государств-членов, не имеющих выхода к открытому морю, данная ситуация частично компенсируется наличием развитой разветвленной сети сухопутной инфраструктуры.

В направлении морских портов с участием железных дорог государств-членов осуществляется большая доля перевозок массовых грузов, в том числе нефти, нефтепродуктов, руды, угля и зерна, грузовладельцами которых наряду с российскими предпринимателями выступают предприниматели из Республики Беларусь, Республики Казахстан и Кыргызской Республики.

Данное обстоятельство накладывает дополнительные требования к развитию наземных транспортных коммуникаций.

В условиях всемирной пандемии, вследствие произошедших сбоев в глобальных цепочках добавленной стоимости по причине повсеместного закрытия национальных границ, железнодорожные транзитные перевозки по ЕАЭС оказались наиболее стабильным способом транспортировки грузов.

В 2020 г. наблюдался значительный рост контейнерных перевозок.

Эта тенденция сохранилась и в 2021 г.

Так, объёмы контейнерных перевозок по маршруту Китай – Европа – Китай в транзитных сервисах АО «ОТЛК ЕРА» в январе-августе 2021 г. составили 454,7 тыс. ДФЭ, показав рост к отчетному периоду 2020 г. на 36 % (источник: <https://www.utlc.com/news/obemy-perevozok-v-servisakh-otlk-era-za-8-mesyatsev-sostavili-454-7-tys-dfe/>).

Следует отметить, что в пользу транзита через территории государств-членов играет и сложившаяся конъюнктура на мировом рынке транспортных услуг.

Ввиду нестабильности на морских линиях, выражающейся в повышении стоимости морского фрахта, к преимуществам железнодорожного транспорта (помимо скорости и надежности доставки) добавилось ценовое преимущество.

Вследствие этого, значительную номенклатуру грузов, традиционно перевозимую морским транспортом, стали переориентировать на железные дороги.

Транспортный блок Комиссии совместно с государствами-членами проводит последовательную работу по созданию и развитию евразийских транспортных коридоров и реализации значимых инфраструктурных проектов на евразийском пространстве.

22 декабря 2020 г. принята рекомендация Коллегии Комиссии № 31 «О перечне евразийских транспортных коридоров и маршрутов».

26 октября 2021 г. принято распоряжение Коллегии Комиссии № 175 «Об утверждении перечня евразийских транспортных коридоров и маршрутов» (далее – перечень ЕТК). В перечень ЕТК включены евразийские одномодальные железнодорожные маршруты и евразийский мультимодальный маршрут, а также евразийские автомобильные коридоры и маршруты. Карта евразийских транспортных коридоров и маршрутов прилагается.

При формировании перечня ЕТК учитывалось определение транспортного коридора, установленное в Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов (утв. Решением Высшего Евразийского экономического совета от 26.12.2016 № 19), как «совокупность 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 совокупность технологических и организационно-правовых условий осуществления этих перевозок».

В соответствии с ДК ОНСТП на 2021 – 2023 годы в 2022 г. планируется подготовить и принять распоряжение Коллегии Комиссии о комплексном плане развития евразийских транспортных коридоров и маршрутов, в котором в том числе планируется предусмотреть приоритетное развитие евразийских транспортных коридоров и синхронизацию их эксплуатационных характеристик.

Пунктом 6.4.2 Плана мероприятий по реализации Стратегических направлений предусмотрена совместная реализация значимых инфраструктурных проектов на евразийском пространстве, создание транспортных коридоров, в том числе трансконтинентальных и межгосударственных, увеличение пассажирских и грузовых перевозок с целью реализации транзитного и логистического потенциала Союза.

Перечень совместных проектов государств-членов в сфере транспорта и инфраструктуры сформирован в соответствии с Рекомендацией Коллегии Комиссии от 14 октября 2019 г. № 33 «О значимых интеграционных проектах и перечне совместных проектов государств – членов Евразийского экономического союза в сфере транспорта и инфраструктуры», которой государствам-членам рекомендовано представлять в Комиссию предложения по формированию перечня совместных проектов для рассмотрения Рабочей группой по рассмотрению значимых интеграционных проектов в сфере транспорта и инфраструктуры, созданной Распоряжением Коллегии Комиссии от 24 апреля 2018 г. № 75.

Работа по актуализации перечня совместных проектов и мониторингу реализации совместных проектов проводится в соответствии с подпунктами а) и б) пункта 15 ДК ОНСТП на 2021 – 2023 годы.

На основании информации уполномоченных органов государств-членов в области транспорта актуализирован перечень совместных проектов государств-членов в сфере транспорта и инфраструктуры, включающий шесть проектов (размещен на сайте Комиссии).

В соответствии с пунктом 6.1.5 Стратегических направлений в 2022 г. планируется подготовить и принять распоряжение Межправительственного совета о перечне приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов.

Участие в международных транспортных коридорах является ключевым для наращивания экспортного потенциала продукции государств-членов.

Торговый блок Комиссии проводит активную работу по содействию в совершенствовании технологий перевозки грузов, а также реализации совместных проектов, в том числе в области транспорта.

Распоряжением Евразийского межправительственного совета от 20 августа 2021 г. № 17 утвержден план первоочередных мероприятий по 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 (далее – План мероприятий).

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.

Предполагается, что весь План мероприятий будет реализован к марту 2023 г., что 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.

На фоне географического распределения производственных мощностей и товарных рынков первостепенное значение принимает сопровождающая мировой товарообмен торговля услугами.

По итогам 2020 г. международный экспорт транспортных услуг государств-членов составил 23,5 млрд. долл. США. Информация об объемах экспорта транспортных услуг в разрезе государств - членов приведена в таблице № 1.

Таблица 1

«Экспорт транспортных услуг ЕАЭС в 2020 г., млн. долл. США»

Экспорт транспортных услуг	Млн. долл. США
Армения	232,4
Беларусь	3682,2
Республика Казахстан	3355,3
Кыргызская Республика	152
Российская Федерация	16074,9
ЕАЭС	23496,8

Ист. «Статистический бюллетень экспорт и импорт услуг в ЕАЭС»
http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/fin_stat/statistical_publications/Documents/finstat_6/finstat_6_2020.pdf

Международный импорт транспортных услуг государств - членов ЕАЭС в 2020 году составил 5,5 млрд. долл. США, таблица 2.

Таблица 2

«Импорт транспортных услуг ЕАЭС в 2020 г., млн. долл. США»

Импорт транспортных услуг	Млн. долл. США
Армения	413,9
Беларусь	1837,9
Республика Казахстан	2138,9
Кыргызская Республика	352,1
Российская Федерация	11410,8
ЕАЭС	16153,6

Ист. «Статистический бюллетень экспорт и импорт услуг в ЕАЭС»
http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/fin_stat/statistical_publications/Documents/finstat_6/finstat_6_2020.pdf

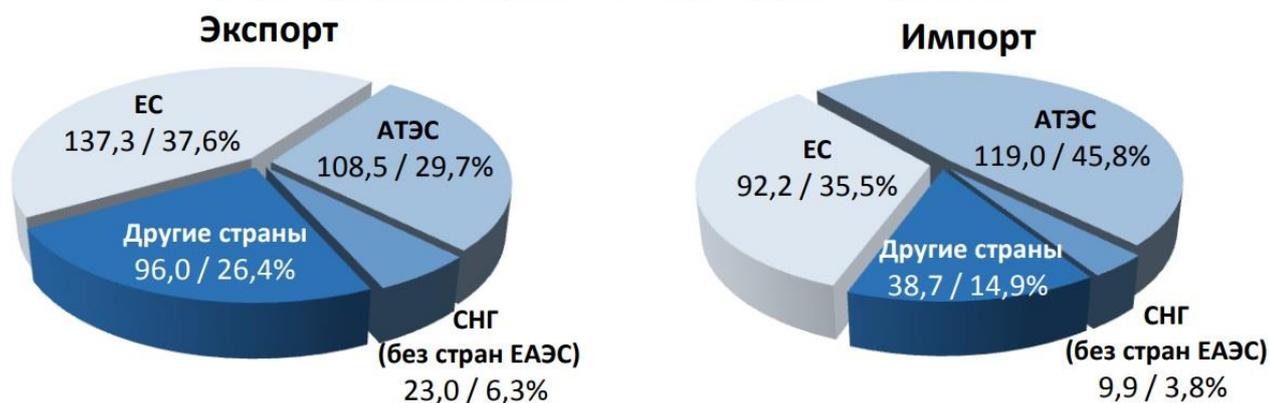
В целом торговля транспортными услугами в ЕАЭС имеет положительное сальдо.

Ключевым фактором в условиях развития международной торговли является эффективная торговля транспортными услугами, так как снижение транспортной составляющей в конечной цене продукции зачастую определяет возможность успешной торговли товарами на международных рынках.

Основными государствами, тяготеющими к использованию услуг транзитной системы ЕАЭС, являются страны Евросоюза, Китай, Япония, Республика Корея, Индия, Иран. При этом основным источником роста международного транзитного контейнеропотока является грузопоток, формируемый двумя крупнейшими экономиками мира — Китаем и Европой.

Рис. 1

Распределение объемов внешней торговли государств – членов ЕАЭС по группам стран за январь – декабрь 2020 г.
(миллиардов долларов США / доля группы стран, %)



Ист. аналитический обзор Евразийской экономической комиссии «О внешней торговле товарами ЕАЭС со странами вне ЕАЭС, январь – декабрь 2020 года http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/analytics/Documents/2021/Analytics_E_202012_180.pdf

Анализ структуры распределения объемов внешней торговли государств-членов по группам стран за 2020 г. показывает, что основным покупателем экспортируемых государствами-членами товаров выступает Европейский союз – 37,6%.

Среди стран Европейского союза наиболее существенны поставки товаров в Нидерланды – 7,9%, Германию – 5,4%, Италию – 4,6%, Польшу – 3,1%.

В страны АТЭС поставлено 29,7% экспортированных товаров, из них в КНР – 16,4%, Южную Корею – 3,7%, США – 3,2%.

Импортные поставки сосредоточены на странах АТЭС – 45,8%, Европейского союза – 35,5%. В странах АТЭС наибольшие объемы приходятся на КНР – 25,5%, США – 5,7%, Южную Корею – 4,7%, Японию – 3%. Среди стран Европейского союза в импорте ЕАЭС лидирует Германия – 10,5%, Италия 4,6%, Франция – 3,6%.

2. О проектах по строительству, реконструкции, модернизации объектов инфраструктуры в соответствии с национальными планами и стратегиями инфраструктурного развития.

В настоящее время реализуется ряд проектов на национальном уровне, а также во взаимодействии с другими государствами-членами и третьими странами.

К примеру, проект автомобильного коридора «Европа – Западный Китай». Реализация проекта завершена со стороны Республики Казахстан и Народной Республики Китай, полное завершение российского участка позволит создать полноценную инфраструктуру и увеличить объемы автомобильных перевозок.

Реализация указанного проекта демонстрирует совместный интерес к увеличению транзитного потенциала в рамках Союза.

В соответствии с национальными программами государств-членов ведется активная работа по развитию транспортной инфраструктуры, реализация некоторых из них имеет положительное влияние на транспортные системы государств-членов в целом.

Можно отметить, что ввиду обширной территории ЕАЭС все реализуемые проекты, способствуют увеличению объемов перевозок в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь».

Проекты по строительству, реконструкции и модернизации объектов инфраструктуры реализуются в соответствии с принятыми программными документами.

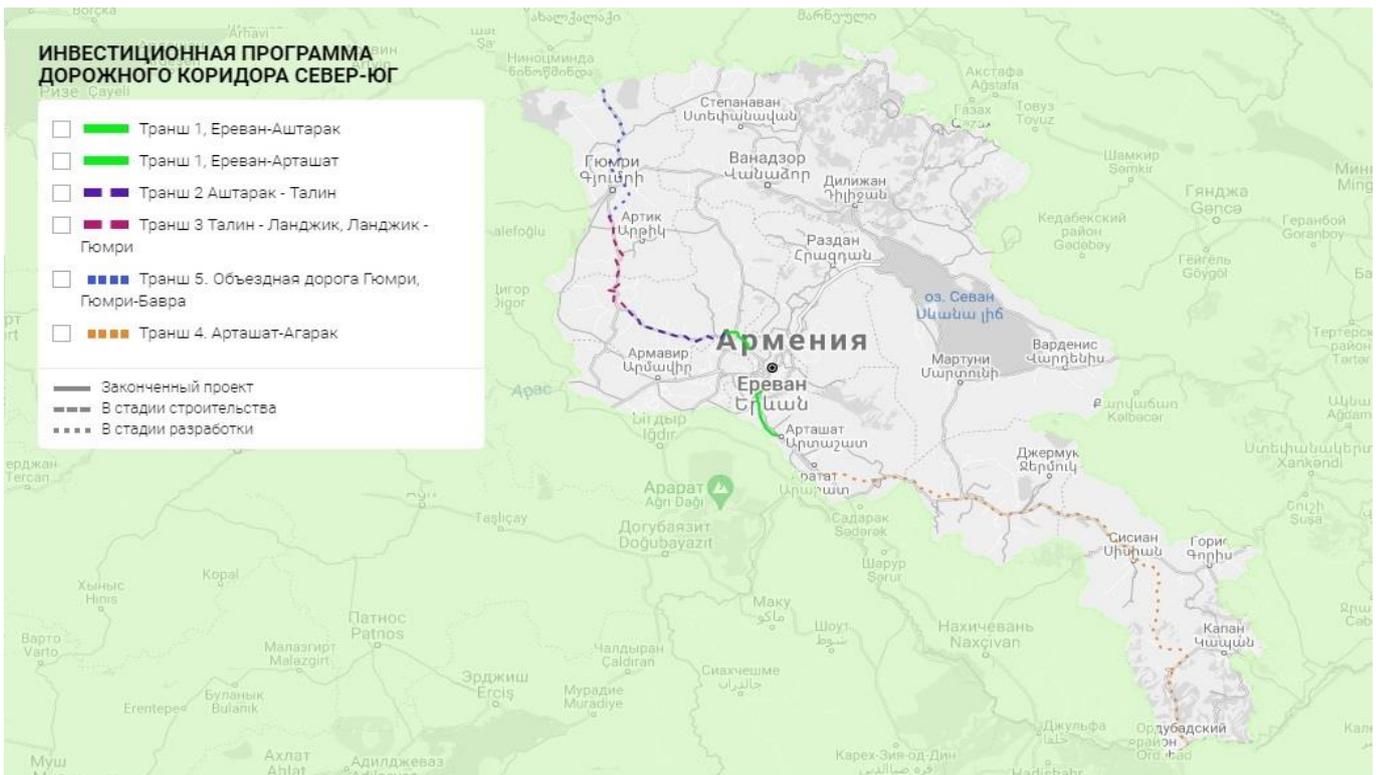
2.1. Республика Армения

В настоящее время в Республике Армения осуществляется реализация комплексного инвестиционного проекта «Строительство автодорожного коридора «Север – Юг» общей протяженностью в 556 км, нацеленного на обеспечение связи севера (граница с Грузией) и юга Армении (граница с Ираном) посредством транспортных коммуникаций, удовлетворяющих высоким международным стандартам. Реализация проекта обеспечит выход Армении к Черному морю – к портам Поти и Батуми и далее к России, странам СНГ и Евросоюза через территорию Армении и Грузии.

Автодорога «Север – Юг» также является частью международной магистрали АН 82. В результате реализации комплексного проекта улучшится транспортное сообщение Европа-Кавказ-Азия в зоне соединения Западной Азии и Восточной Европы.

Также в Республике Армения осуществляется реализация инвестиционных программ «Мастер-планов» на 2018 – 2022 годы, направленных на дальнейшее развитие и модернизацию международного аэропорта «Звартноц» и аэропорта «Гюмри».

Рис.2 Инвестиционная программа автодорожного коридора «Север – Юг»



2.2. Республика Беларусь

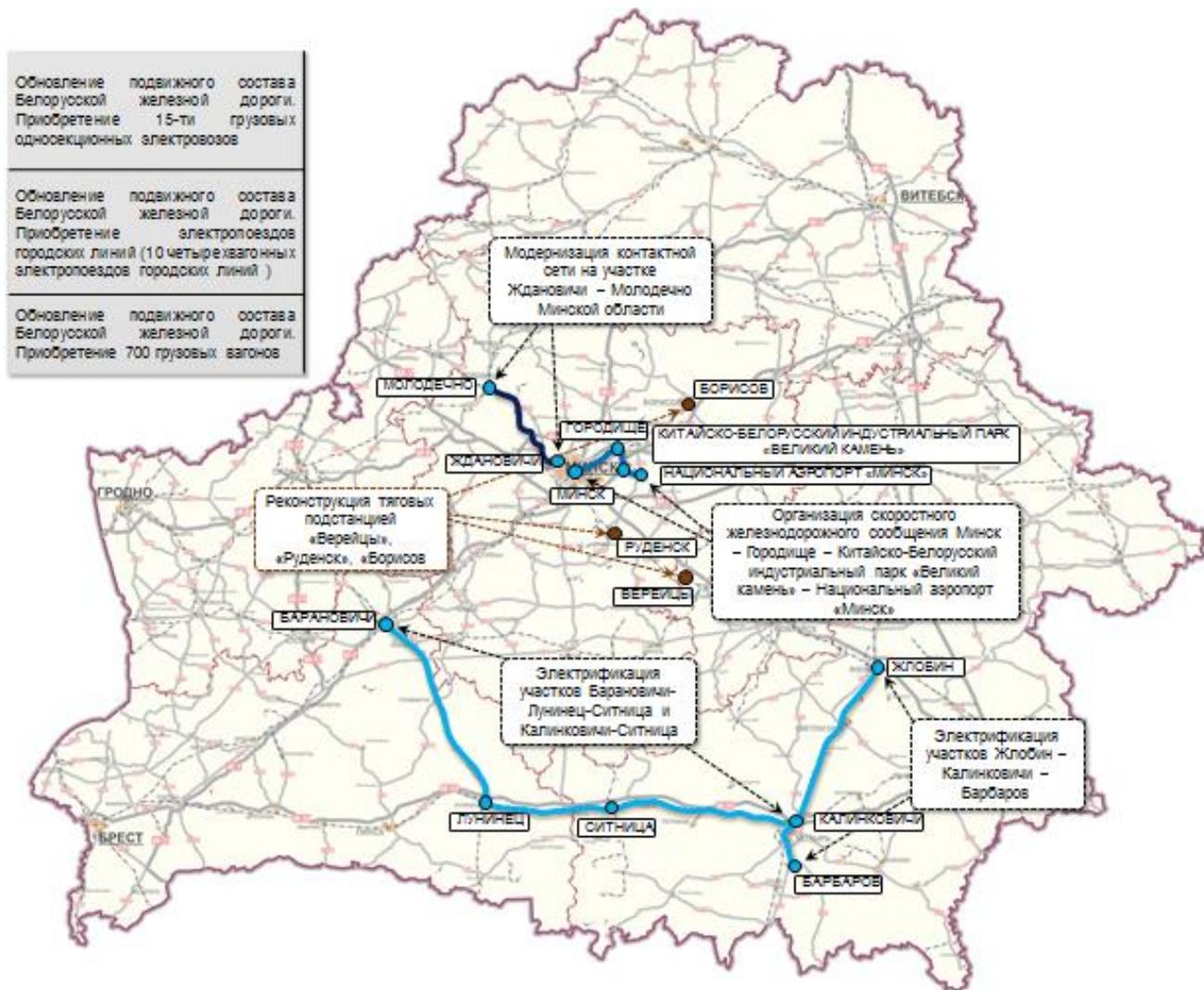
В Республике Беларусь в рамках реализации Государственной программы по развитию и содержанию автомобильных дорог в Республике Беларусь на 2017 - 2020 годы в 2020 году введено в эксплуатацию после ремонта и реконструкции 814,62 км республиканских дорог, 2977,78 пог. м мостов и введены в эксплуатацию следующие объекты: «Мостовой переход через р. Сож на км 4,646 автомобильной дороги Р-140 Славгород – Краснополье»; «Мост через р. Пина на км 95,196 автомобильной дороги Р-6 Ивацевичи – Пинск – Столин»; «Автомобильная дорога Р-50 Мосты – Зельва – Ружаны, км 63,143 – км 66,767»; «Автомобильная дорога Р-122 Могилев – Чериков – Костюковичи, км 7,8 – км 13,330»; «Автомобильная дорога Р-53 Слобода – Новосады, км 1,85 – км 6,6»; «Автомобильная дорога М-3 Минск – Витебск, км 8,6 – км 87,95; IV очередь. Обход населенного пункта Плещеницы км 56,0 – км 64,0»; «Автомобильная дорога Р-16 Тюхеничи – Высокое – граница Республики Польша (Песчатка), км 20,000 – км 41,000 (2 очередь км 28,020 – км 41,322)».

В рамках реализации Государственной программы «Дороги Беларуси» на 2021 - 2025 годы в 2021 году планируется ввести в эксплуатацию после ремонта и реконструкции 664,39 км республиканских дорог и 1695,58 пог. м мостов.

По вводу объекта «Автомобильная дорога Р-16 Тюхеничи – Высокое – граница Республики Польша (Песчатка), км 20,000 — км 41,000», включенному в Государственную инвестиционную программу на 2021 год, утверждены графики производства работ и финансирования, которые направлены в Министерство архитектуры и строительства.

В рамках участия во втором Форуме международного сотрудничества «Один пояс, Один путь», между Белорусской железной дорогой и Экспортно-импортным банком Китая подписано Кредитное соглашение от 25 апреля 2019 г. о предоставлении кредита в размере 65,7 млн. евро, что составляет 85% суммы договора строительного подряда. Средства будут направлены для финансирования проекта «Электрификация участков Гомель – Жлобин – Осиповичи и Жлобин – Калинковичи 3-я очередь».

Рис. 4 Инвестиционные проекты Белорусской железной дороги



2.3. Республика Казахстан

В Республике Казахстан создание высокоэффективной транспортной инфраструктуры, которая повысит мобильность и комфортность для пользователей, осуществляется в рамках Государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на период 2020 – 2025 годы, утвержденной Постановлением Правительства Республики Казахстан от 31 декабря 2019 г. № 1055.

При этом в настоящее время ведется работа по интеграции мероприятий вышеуказанной государственной программы в разработанный Национальный проект «Сильные регионы – драйвер развития страны», одной из целей которого является обеспечение транспортной связанности и повышения транспортно-транзитного потенциала страны.

В целях создания условий для увеличения транзитного грузопотока из Азии в страны Европы Национальным проектом «Сильные регионы – драйвер развития страны» предусмотрено строительство второго пути и электрификация на железнодорожном участке «Достык – Мойынты» протяженностью более 800 км на границе с Китаем. Кроме того, в целях увеличения пропускной способности в направлении Узбекистана более чем в 1,5 раза, предусмотрено строительство железнодорожной линии «Дарбаза – Мактаарал» протяженностью более 100 км на границе с Узбекистаном.

Вместе с тем, работа по сопряжению продолжается в рамках Плана сотрудничества по сопряжению с Государственной программой «Нұрлы жол» и строительства «Экономического пояса Шелкового пути» между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики.

В настоящее время дорожно-ремонтными работами охвачено 5 тыс. км автомобильных дорог, в том числе на 3,6 тыс. км ведутся работы по строительству и реконструкции, и на 1,4 тыс. км для поддержания нормативного состояния автомобильных дорог ведутся ремонтные работы.

По коридору Центр – Юг реконструкцией охвачен участок Караганда – Балхаш – Бурылбайтал – Курты – Узынагаш (955 км). В юго-восточном направлении, в сторону Китая реконструируются участки Талдыкорган – Усть-Каменогорск (768 км), Ушарал – Достык (184 км), Калбатау – Майкапшагай (415 км).

Ведется активная реконструкция участков, ведущих в Российскую Федерацию: Актобе – Атырау – граница Российской Федерации (на Астрахань) (736 км), Костанай – Карабутақ (114 км), с последующей реконструкцией до города Актобе. Завершается реконструкция дороги Петропавловск – граница Российской Федерации (на Курган).

Также, для повышения транспортного потенциала страны до 2025 года планируется реконструировать порядка 12 тыс. км автомобильных дорог республиканского значения.

В рамках развития объектов инфраструктуры ведется работа по развитию придорожного сервиса. По республиканской сети действует 1877 объектов сервиса,

из которых 58% отвечают требованиям Национального стандарта Республики Казахстан СТ РК 2476-2015.

В целях развития торгово-экономических отношений приграничных регионов с соседними странами функционируют следующие коридоры:

1. «Европа – Западный Китай» - 3226 км, включая участок Актобе – Уральск – Самара;
2. Алматы – Караганды – Нур-Султан – Петропавловск – 1724 км;
3. Астрахань – Атырау – Актау – граница Туркменистана – 1415 км;
4. Омск – Павлодар – Семипалатинск – Майкапшагай – 1101 км;
5. Нур-Султан – Костанай – Челябинск – Екатеринбург – 891 км.

В рамках сотрудничества с Китайской Народной Республикой по программе «Один пояс, Один путь» реализован коридор «Европа – Западный Китай», проведена реконструкция участка Актобе – Кызылорда – Шымкент – Тараз – Кордай – Алматы – Хоргос протяженностью 2787 км, что позволило увеличить в 2020 г. объем грузоперевозок до 2,1 млн. тонн и снизить дорожно-транспортные происшествия до 35%.

В настоящее время ведется реконструкция:

участка автодороги Нур-Султан – Алматы протяженностью 324 км коридора Алматы – Караганды – Нур-Султан – Петропавловск;

участка граница Российской Федерации – Атырау коридора Астрахань – Атырау – Актау – граница Туркменистана с завершением в 2022 г.;

участка Калбатау – Майкапшагай протяженностью 415 км с завершением в 2022 г.

Участок Доссор – Актау – граница Туркменистана протяженностью 805 км III технической категории находится в нормативном состоянии.

По коридору Омск – Павлодар – Семипалатинск – Майкапшагай, реконструкция участка граница Российской Федерации – Павлодар – Калбатау завершена в 2020 г.

Коридор Нур-Султан – Костанай – граница Российской Федерации (Челябинск) протяженностью 891 км находится в нормативном состоянии.

Также, в рамках проекта «Европа – Западный Китай» проведена работа по модернизации пункта пропуска «Жайсан» на казахстанско-российской границе.

По итогам проведенных работ увеличено количество полос движения до 8 полос (по 4 полосы в каждом направлении), построено 4 кабины паспортного контроля в непосредственной близости от проезжей части, а также ряд других сооружений, способствующих быстрому прохождению пункта пропуска.

Новый пункт пропуска соответствует международным стандартам и увеличил пропускную способность до 16 тыс. пассажиров и 8 тыс. автомобилей в сутки.

Также, на востоке страны, на приграничной территории с Китаем на базе свободной экономической зоны «Хоргос – Восточные ворота» завершено строительство «Сухого порта» и его инфраструктуры. Общая площадь «Сухого порта» составляет 129 га, интегрирована с логистической (224,9 га) и индустриальной (224,4 га) зонами. В «Сухом порту» предусмотрена возможность оказания клиентам полного перечня транспортно-логистических услуг по принципу «одного окна», в том числе таможенных и брокерских услуг, вагонных и контейнерных операций, перегрузке, терминальной обработке, дополнительных логистических сервисов, хранение и консолидация контейнеров и грузов на контейнерной площадке, хранение тарно-штучных грузов на складах временного хранения.

Совместно с китайскими партнерами реализован проект строительства логистического терминала в морском порту Ляньюньган (КНР).

Порт Ляньюньган является основным пунктом консолидации грузопотоков в/из Казахстана и ключевым транзитным портом по перевалке грузов в/из стран Восточной, Юго-Восточной Азии, а также внутренних портов Китая.

Рис. 5 Международные автодорожные коридоры

МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОДОРОЖНЫЕ КОРИДОРЫ

Общая протяженность
6-ти коридоров **8 357 км**



- Западная Европа – Западный Китай – **3 226 км**,
включая участок Актобе – Уральск – Самара.
- Алматы – Караганды – Нур-Султан – Петропавловск – **1 724 км**;
- Астрахань – Атырау – Актау – граница Туркменистана – **1 415 км**;
- Омск – Павлодар – Семейпалатинск – Майкапшагай – **1 101 км**;
- Нур-Султан – Костанай – Челябинск – Екатеринбург – **891 км**.

Рис. 6 Планы по строительству и реконструкции автодорог на 2021 год

ПЛАНЫ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ И РЕКОНСТРУКЦИИ АВТОДОРОГ НА 2021 ГОД

Объём – **3,6 тыс. км**

1. Талдыкорган - Осамен – 788 км
Период реализации: 2019-2022 гг.
Сдача в эксплуатацию – 788 км
2. Караганда - Балкаш – 383 км
Период реализации: 2019-2022 гг.
Сдача в эксплуатацию – 383 км
3. Балкаш – Бурылбайтал – 288 км
Период реализации: 2019-2022 гг.
Сдача в эксплуатацию – 120 км
Открытое безземелье – 168 км
4. Бурылбайтал - Курты – 228 км
Период реализации: 2019-2022 гг.
Сдача в эксплуатацию – 126 км
Открытое безземелье – 90 км
6. Курты - Капшагай – 87 км
Период реализации – 2020-2022 гг.
8. Актобе – Атырау – 482 км
Период реализации: 2017-2022 гг.
Сдача в эксплуатацию – 227 км
Открытое безземелье – 117 км
7. Атырау - Астрахань – 277 км
Период реализации: 2017-2022 гг.
Сдача в эксплуатацию – 40 км
Открытое безземелье – 243 км
8. Калбагау-Майкапшагай – 416 км
Период реализации: 2019-2022 гг.
Сдача в эксплуатацию – 87 км
Открытое безземелье – 224 км



Условные обозначения:
Закончено до 2021 года ■
Периодические проекты ■

8. Ушарал - Доотык – 184 км
Период реализации: 2017-2022 гг.
Сдача в эксплуатацию – 80 км
Открытое безземелье – 120 км
10. Мерке - Бурылбайтал – 282 км
Период реализации: 2019-2022 гг.
Сдача в эксплуатацию – 205 км
Открытое безземелье – 57 км
11. Ушынагаш - Отар – 88 км
Период реализации: 2019-2022 гг.
Сдача в эксплуатацию – 26 км
Открытое безземелье – 26 км
12. Костанай - Денисовка – 114 км
Период реализации: 2019-2022 гг.
Сдача в эксплуатацию – 45 км
Открытое безземелье – 69 км
13. Путиловод Шамалган – 8 км
Период реализации: 2019-2022 гг.
Сдача в эксплуатацию – 6 км
14. Петропавловск - гр.РФ - 67 км
Период реализации: 2019-2022 гг.
Сдача в эксплуатацию – 25 км
Открытое безземелье – 10 км
16. Павлодар – Семей – 10 км
Период реализации – 2022 г.
Сдача в эксплуатацию – 10 км

2.4. Кыргызская Республика

Развитие региональных автотранспортных коридоров и соединение автомобильных дорог Кыргызской Республики с автомобильными дорогами соседних государств не только обеспечит увеличение транзитного потенциала и повышение экономического потенциала страны, но и существенно упростит передвижение товаров и пассажиров между Кыргызской Республикой, Казахстаном, Узбекистаном и КНР.

В настоящее время продолжают строительство транзитных коридоров, которые обеспечат связь на территории Кыргызской Республики по автодорогам: «Север – Юг», «Иссык-Кульское транспортное кольцо» и «Тюп – Кеген», общая протяженность данного сквозного коридора по территории Кыргызской Республики составляет ориентировочно 1201 км (планируемое завершение 2024 г.). В настоящее время продолжается строительство альтернативной дороги Север – Юг (планируемое завершение – 2023 г.). Также, началась реабилитация участков автодороги вокруг озера Иссык-Куль (Южное полукольцо).

Через южное полукольцо «Иссык-Кульского транспортного кольца» предполагается соединить альтернативную дорогу «Север – Юг» с автодорогой «Тюп – Кеген», которая через КПП «Каркыра» обеспечит выход в Казахстан. Расстояние от границы между Кыргызской Республикой и Республикой Казахстан (Кеген) до примыкания к магистрали «Европа – Западный Китай», строительство которой в настоящее время осуществляется казахстанской стороной составляет 144 км.

Длина северной части кольца составляет 222 км, дорога проходит через многие населенные пункты, основными из которых являются город Чолпон-Ата, села Бостери, Корумду, Ананьево, Тюп и др. Начиная с города Каракол дорога проходит по южной части кольца до города Балыкчы, тем самым замыкая (окружая) транспортное кольцо вокруг озера. Длина южной части – 223 км и дорога проходит через населенные пункты, такие как села Кызыл-Суу, Боконбаево и др.

Автодорога Балыкчы – Каракол – Балыкчы (Иссык-Кульская кольцевая автодорога), протяженностью 445 км полностью расположена в Иссык-Кульской области, окружая озеро Иссык-Куль, где имеются колоссальные возможности для

создания курортной и реакционной зоны (курорты, здравницы, дома отдыха и др.).

Улучшение автомобильного сообщения курортной зоны озера Иссык-Куль с областями республики будет способствовать развитию придорожной инфраструктуры Иссык-Кульской кольцевой автодороги, роста внутреннего и международного туризма, промышленного производства и сельского хозяйства.

Кыргызская Республика и Республика Казахстан заинтересованы в реализации проекта строительства автомобильной дороги «Иссык-Куль – Алматы».

Протяженность новой автодороги «Иссык-Куль – Алматы» составит порядка 280 км. По результатам встречи между Министерством индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан и Министерством транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики подписан Меморандум о взаимопонимании по проекту строительства объездной автодороги «Иссык-Куль – Алматы», в котором подчеркивается, что министерства обоих государств подтверждают свои обоюдные намерения о сотрудничестве в подготовке и реализации проекта строительства объездной автодороги «Иссык-Куль – Алматы». Экспертами определен оптимальный вариант маршрута Алматы – Узынагаш – Кастек – Карасай батыр – Иссык-Куль.

Выбор маршрута позволит соединить приграничные поселки Енбек и Карасай батыр с городом Алматы, что, в свою очередь, окажет положительное влияние на развитие региона.

Строительство новой трассы будет способствовать развитию туризма, повысит транзитный потенциал между двумя странами, придаст экономический импульс развитию населенных пунктов, расположенных вдоль данного маршрута.

Улучшение автомобильного сообщения курортной зоны озера Иссык-Куль с областями республики, улучшение придорожной инфраструктуры Иссык-Кульской кольцевой автодороги для дальнейшего развития внутреннего и международного туризма, обеспечит выход в Казахстан и развитие международного туризма в курортной зоне.

Развитие транспортного коридора и соединение с существующими коридорами Программы ЦАРЭС, китайской инициативой «Один пояс, Один путь» и других интеграционных объединений позволит превратить тупиковую восточную часть

Кыргызской Республики в международный коридор, соединит с Казахстаном и обеспечит выход на международный коридор «Европа – Западный Китай».

Также, в городе Балыкчы к Иссык-Кульскому кольцу примыкает участок автодороги Бишкек – Балыкчы – Нарын – Торугарт (147-174 км), которая связывает Иссык-Куль с запада – с Чуйской долиной, где находится столица – город Бишкек с выходом в Казахстан и с юга – с Нарынской областью и далее с Китайской Народной Республикой и Пакистаном через перевал Торугарт. Эта дорога является единственным наземным путем, по которому осуществляются все перевозки грузов и пассажиров в Нарынскую и Иссык-Кульскую области. Развитие транзита позволит обеспечить непрерывное транспортное сообщение между территориями республик и регионов, улучшит торговые и экономические связи, обеспечит доступ населения к рынкам товаров и услуг, развить туристическую инфраструктуру и придорожный сервис услуг практически на всех автомагистралях страны.

Со строительством альтернативной автомобильной дороги «Север – Юг», проходящей от города Джалал-Абад до города Балыкчи и реконструкцией автомобильных дорог Тараз – Талас – Суусамыр, Тюп – Кеген, Бишкек – Нарын – Торугарт, Ош – Баткен – Исфана – Худжант обеспечивается сквозной международный транзит грузов и пассажиров через Кыргызскую Республику в направлении Республика Таджикистан – Кыргызская Республика – Республика Казахстан – Российская Федерация и Китайская Народная Республика с выходом на международный транспортный коридор «Европа – Западный Китай».

В Кыргызской Республике к 2030 г. будут созданы условия для безопасных и либеральных коридоров для транзита.

Маршрут автомобильной дороги «Торугарт – Балыкчы – Бишкек – Кара-Балта – Чалдовар – Мерке» - это примыкание к коридору «Европа – Западный Китай», где в реализации проекта заинтересованы Кыргызская Республика, Республика Казахстан.

Проект направлен на реконструкцию существующей автомобильной дороги с целью улучшить транспортные связи между Европой и Азией и упростить международную торговлю с Китайской Народной Республикой.

Протяженность маршрута автодороги по Кыргызской Республике составляет 631 км. Данная автомобильная дорога пройдет от границы с Китайской Народной Республикой и позволит оптимизировать схемы доставки международных транспортных грузов.

В национальной стратегии развития Кыргызской Республики на 2018-2040 годы, утвержденной указом Президента Кыргызской Республики от 31 октября 2018г. № 221, по транспортной отрасли поставлена задача расширения транспортно-логистических возможностей Кыргызской Республики, в соответствии с которой осуществляется реабилитация международных транспортных коридоров, которые обеспечивают доступ к региональным рынкам товаров, услуг, а также обеспечиваются связи между экономическими центрами внутри страны.

На территории Кыргызской Республики осуществляется реабилитация участков автодорог: Бишкек – Ош (ЭМ-04) фаза 4 (Бишкек – Кара-Балта, Маданият – Джалал-Абад), Ош – Баткен – Исфана – Кайрагач (ЭМ-16), Север – Юг 1 и 2 фазы, Балыкчы – Корумду, Тюп – Кеген (ЭМ-08).

На сегодняшний день Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики в рамках Национальной стратегии развития Кыргызской Республики на 2018-2040 годы реализует 10 инвестиционных проектов строительства и реабилитации магистральных автодорог и еще 3 проекта находятся на стадии подготовки. В частности, осуществляются проекты по строительству автодороги Север – Юг (Фаза 1 км 183-195 и км 291-408 включая строительство тоннеля 3800 м; Фаза 2 км 195-291, включая эстакадные мосты; км 159-183 Кызыл-Жылдыз – Башкууганды); проект соединения коридоров ЦАРЭС-1 и ЦАРЭС-4 км 0-43 и км 62,4-159,2 Балыкчы – Кочкор – Эпкин; Бишкек – Ош, Фаза 4 (км 15,9-61, Бишкек – Кара-Балта и км 507-574, Маданият – Джалал-Абад); проекты реабилитации автодороги Ош – Баткен – Исфана с 28 по 108 км и 3 фаза программы по улучшению региональных путей сообщения в Центральной Азии автодорога Тюп – Кеген км 39-76. Данные проекты реализуются за счет привлечения средств доноров-партнеров и входят в различные международные и национальные транспортные коридоры.

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 2025 году планируется реабилитировать 1650 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 1: 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 2: 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.

Коридоры были отобраны на основе оценки пяти факторов:

существующий объем движения транспорта;

перспективы для экономического роста и роста объемов движения;

возможности для увеличения связанности между экономическими и населенными центрами;

потенциал для сокращения задержек и других препятствий;

экономическая и финансовая стабильность.

Рис. 7 Инвестиционные проекты в дорожной отрасли



В части железнодорожного транспорта к реализации планируются:

1. Проект строительства железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан. Строительство железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан подразумевает новый железнодорожный коридор, который станет южным ответвлением континентального моста Евразии и откроет доступ на рынки Юго-Восточной, Западной Азии и стран Ближнего Востока. Данный маршрут сможет обеспечить доставку грузов из Китая в Кыргызстан, а далее в страны Союза, а также в страны Ближнего Востока, в том числе Турцию и страны Европы. Проект обеспечит повышение конкурентоспособности на международном рынке транзитных перевозок в направлении Юго-Восточная Азия – Западная Азия, Ближний Восток за счет сокращения расстояния.

2. Проект строительства железной дороги Балыкчы – Кочкор – Кара-Кече. Строительство железной дороги Балыкчы – Кочкор – Кара-Кече в перспективе даст возможность соединения с железнодорожным коридором «Китай – Кыргызстан – Узбекистан». Отличительной и наиболее важной стороной реализации данного проекта является дальнейшая перспектива соединения железной дорогой, как Севера и Юга республики, так и, в перспективе, соединение с железной дорогой по направлению Россия – Казахстан – Кыргызстан – Китай. Строительство указанных железнодорожных маршрутов позволит в полной мере реализовать процесс сопряжения Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути.

3. Электрификация железнодорожной линии.

Участок Луговая – Балыкчы принадлежит северной железнодорожной ветке. Через станцию Луговая, Бишкек соединен с соседними странами, такими как Узбекистан, Казахстан, Китай, и др. Следовательно, успешное выполнение проекта даст толчок для увеличения пропускной способности железной дороги.

Электрификация даст возможность реализовать более высокие скорости движения поездов при электрической тяге, повысить мощности электровозов и уменьшить затраты на ремонт и амортизацию подвижного состава, уменьшить ущерб от загрязнения окружающей среды.

2.5. Российская Федерация

Развитие автомобильных дорог в Российской Федерации осуществляется в соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 27.11.2021 № 3363-р), Государственной программой Российской Федерации «Развитие транспортной системы» (утв. Постановлением Правительства Российской Федерации от 20.12.2017 № 1596), документами стратегического планирования субъектов Российской Федерации и муниципальных образований.

Основные направления, цели и задачи развития дорожной сети до 2024 года определены транспортной частью комплексного плана модернизации и расширения

магистральной инфраструктуры на период до 2024 года» и национальным проектом «Безопасные качественные дороги».

На территории Российской Федерации проводится работа по развитию направлений «Север – Юг» и «Запад – Восток».

В целях развития сети скоростных автомобильных дорог Российской Федерацией осуществляется проработка стратегического направления «Север – Юг», включающего в себя автомобильную дорогу А-181 «Скандинавия» Санкт-Петербург – Выборг – граница с Финляндской Республикой, скоростные автомобильные дороги М-11 «Нева» Москва – Санкт-Петербург, А-113 Центральная кольцевая автомобильная дорога и автомобильную дорогу М-4 «Дон» Москва – Воронеж – Ростов-на-Дону – Краснодар – Новороссийск.

В рамках развития направления «Север – Юг» стоит отметить реализацию проектов по:

реконструкции:

автомобильной дороги А-181 «Скандинавия» на участках км 65+000 – км 100+000, км 100+000 – км 134+000 (Ленинградская область);

автомобильной дороги Р-22 «Каспий» автомобильная дорога М-4 «Дон» – Тамбов – Волгоград – Астрахань на участке км 903+500 – км 922+000 (Волгоградская область);

строительству:

путепровода с направленными съездами на км 672+500 автомобильной дороги М-10 «Россия» Москва – Тверь – Великий Новгород – Санкт-Петербург (Ленинградская область);

обхода г. Волгограда на автомобильной дороге Р-22 «Каспий»;

обхода г. Аксай на автомобильной дороге М-4 «Дон» (Ростовская область);

дальнего западного обхода г. Краснодара и автомобильной дороги А-289 Краснодар – Славянск-на-Кубани – Темрюк – автомобильная дорога А-290 Новороссийск – Керчь на участках дальних подходов к Крымскому мосту (Краснодарский край).

Наиболее масштабное развитие транспортной сети получит направление «Запад – Восток». За счет строительства новых и реконструкции существующих автомобильных дорог будет сформировано бесшовное автомобильное сообщение от границы с Белоруссией через Смоленск, Москву, Казань и Екатеринбург в крупнейшие города Сибири (Омск, Новосибирск, Иркутск) с ответвлением на Казахстан. Время в пути от Екатеринбурга до Санкт-Петербурга сократится с 30 до 17,5 часов. Будет построено несколько обходов крупных городов. Коридор «Запад – Восток» станет крупнейшей транспортной артерией, связывающей европейскую и азиатскую части страны, а также обеспечивающей экспортно-импортные и транзитные потоки в странах ЕАЭС.

В рамках реализации направления «Запад – Восток» проводятся работы по развитию скоростного транспортного маршрута «Казань – Екатеринбург» (далее – Маршрут) в части развития участков федеральных автомобильных дорог М-7 «Волга» Москва – Владимир – Нижний Новгород – Казань – Уфа в границах республик Татарстан и Башкортостан и Р-242 Пермь – Екатеринбург в границах Свердловской области. Общая протяженность Маршрута по автомобильным дорогам составит ориентировочно 800 км с учетом нового строительства на участке Дюртюли – Ачит.

В части железнодорожного транспорта основными документами стратегического планирования Российской Федерации, определяющими важнейшие направления развития транспортной инфраструктуры на территории России, являются Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 г. №1734-р), Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.06.2008 г. № 877-р), а также Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (утверждён распоряжением Правительства Российской Федерации 30.09.2018 г. №2101-р).

В целях обеспечения беспрепятственного пропуска перспективных грузопотоков и повышения скоростей движения поездов, в том числе на маршрутах

МТК, проходящих по территории Российской Федерации, ОАО «РЖД» реализует как комплексные инвестиционные проекты, так и отдельные мероприятия по усилению пропускной способности железнодорожных участков (рисунок 2).

В числе приоритетных проектов, способствующих росту транзитного потенциала российских участков МТК «Восток – Запад», является проект «Мероприятия по увеличению пропускной и провозной способности инфраструктуры для увеличения транзитного контейнеропотока в 4 раза, в том числе «Транссиб за 7 суток».

Реализуемые мероприятия инфраструктурного и технологического развития МТК, проходящие по сети ОАО «РЖД», позволят реализовать транзитный потенциал ЕАЭС, обеспечить динамичный рост транзитных контейнеропотоков по основным трансконтинентальным МТК и конкурентоспособность холдинга «РЖД» на евроазиатском рынке транспортных услуг.

Рис. 8 Схема перспективного развития российских маршрутов МТК «Север – Юг» и МТК «Восток - Запад»



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

Международные автомобильные пункты пропуска и железнодорожные пункты пропуска:

- 1) Международный автомобильный пункт пропуска «Сагарчин» (Российская Федерация – Республика Казахстан);
- 2) Международный автомобильный пункт пропуска «Орск» (Российская Федерация – Республика Казахстан);
- 3) Международный автомобильный пункт пропуска «Илек» (Российская Федерация – Республика Казахстан);
- 4) Международный автомобильный пункт пропуска «Веселоярск» (Российская Федерация – Республика Казахстан);
- 5) Международный автомобильный пункт пропуска «Верхний Ларс» (Российская Федерация – Грузия);
- 6) Железнодорожный пункт пропуска «Озинки» (Российская Федерация – Республика Казахстан);
- 7) Железнодорожный пункт пропуска «Карталы-1» (Российская Федерация – Республика Казахстан).

3. Предложения по сопряжению проектов, реализуемых в соответствии с национальными планами и китайской инициативой «Один пояс, Один путь».

От государств-членов поступили следующие предложения по сопряжению проектов, реализуемых в соответствии с национальными планами и китайской инициативой «Один пояс, Один путь».

Республика Армения

1. Переход на комплексную электронную технологию перевозки грузов железнодорожным транспортом между ЕАЭС и КНР.
2. Реализация проекта строительства Южной железной дороги Армении, соединяющей Армению и Иран.

Республика Беларусь

1. Реконструкция автомобильной дороги М-1/Е 30 для развития автомобильного маршрута «Европа – Западный Китай» с ответвлением на Республику Беларусь».

2. Реконструкция автомобильной дороги М-10 для развития южного обхода маршрута «Европа – Западный Китай» через Республику Беларусь, южный обход Украины».

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.

Кыргызская Республика

Строительство железной дороги «Китай – Кыргызская Республика – Узбекистан», данный железнодорожный коридор станет южным ответвлением континентального моста Евразии и откроет доступ на рынки Юго-Восточной, Западной Азии и стран Ближнего Востока.

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.

4. Предложения 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».

По информации Российской Федерации:

В рамках реализации проекта международного транспортного маршрута

«Европа – Западный Китай» (МТМ ЕЗК) на территории Российской Федерации:

завершено строительство федеральных автомобильных дорог М-11 «Нева» Москва – Санкт-Петербург (введена в эксплуатацию в 2019 г.) и А-113;

Центральная кольцевая автомобильная дорога (участок от автомобильной дороги М-11 «Нева» до пересечения со строящейся автомобильной дорогой М-12 Москва – Нижний Новгород – Казань введен в эксплуатацию в 2020 году);

предусмотрено строительство скоростной автомобильной дороги М-12 (планируемый ввод в эксплуатацию 2024 г.).

В МТМ ЕЗК входит проект «Меридиан», который предполагает формирование транзитного международного автодорожного сообщения на территории Российской Федерации от Республики Казахстан до Республики Беларусь. Инициатором выступает АО «Русская холдинговая компания».

Минтранс России прорабатывается возможность и варианты реализации автомагистрали «Меридиан» от границы с Республикой Казахстан через многосторонние автомобильные пункты пропуска «Маштаково» и «Сагарчин» до границы с Республикой Беларусь, а также механизмы реализации и финансирования данного проекта.

Российской Федерацией осуществляется совместная проработка возможности реализации данного проекта с Республикой Казахстан и Республикой Беларусь.

Заключение

Подготовленная в рамках доклада информация свидетельствует об активной реализации в государствах-членах проектов по строительству, реконструкции и модернизации объектов транспортной инфраструктуры.

В соответствии с национальными планами и стратегиями инфраструктурного развития в рамках 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 Китай – Кыргызстан – Узбекистан, протяженностью 280 км; строительство железной дороги Балыкчы – Кочкор – Кара-Кече, протяженностью 186 км; электрификации 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.

При этом, в целях дальнейшей интеграции национальных транспортных систем в мировую транспортную систему, увеличения транзитного потенциала в рамках

Союза и повышения конкурентоспособности евразийских транспортных коридоров и маршрутов предлагается:

своевременно завершить начатые работы по модернизации и реконструкции участков автомобильных дорог, входящих в международные транспортные коридоры;

провести реконструкцию автомобильных и железнодорожных пунктов пропуска на внешних границах ЕАЭС, задействованных в международных транспортных коридорах для увеличения пропускной способности;

провести реконструкцию автомобильных пунктов пропуска на внутренних границах ЕАЭС и подъездных дорог к автомобильным пунктам пропуска с целью увеличения объемов перевозок внутри ЕАЭС и сокращения времени на прохождение пунктов пропуска;

создать развитую современную сеть инфраструктуры придорожного сервиса;

принять 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;

стимулировать использование морских портов, задействованных в МТК «Север – Юг», посредством установления гибких тарифных условий при перевозках железнодорожным транспортом в направлении морских портов;

завершить переход 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.

**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, не действующими). 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, 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 не электрифицированный 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 гг. 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 оборудованием, в том числе стационарными инспекционно-досмотровыми комплексами (Rapiscan Eagle и т.д.), увеличение количество 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 т.ч.:

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 (МНЭ РК) на реконструкцию 6-ти первоочередных пунктов пропуска (Сырым, Таскала, Косак, Урлютобе, Жана жол, Алимбет).

В текущем году планируется разработать проектно-сметной документации с реализацией 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 ИДК. Созданы комфортные условия для пересечения государственной границы.

Прорабатывается получение экономического заключения МНЭ РК на реконструкцию 6 пунктов пропуска Карасу, Аухатты, Сортобе, Кеген, Айша биби и Сыпатай батыр.

После получения положительного экономического заключения будут разработаны ПСД 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 п/п «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 (по информации Ассоциации международных автомобильных перевозчиков «АСМАП»)

Одним из основных барьеров при осуществлении международных автомобильных перевозок является несовершенство приграничной инфраструктуры.

Хотелось бы отметить, что в последнее время в Российской Федерации осуществляются масштабные мероприятия по реконструкции наиболее значимых автомобильных пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации.

В частности, в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» в период 2022-2024 г.г. предусмотрены мероприятия по реконструкции 4 автомобильных пунктов пропуска, расположенных на международных транспортных коридорах «Север – Юг» и «Запад – Восток»: Брусничное, Бурачки, Яраг-Казмаляр, Верхний Ларс.

Также в федеральной целевой программе «Государственная граница Российской Федерации (2012-2024 годы)» предусмотрены мероприятия по реконструкции автомобильного пункта пропуска Сагарчин (Оренбургская область) в период 2020-2024 годов.

В период 2023-2027 годов предусмотрена комплексная модернизация автомобильного пункта пропуска Убылинка.

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

Железнодорожный транспорт (по информации ОАО «РЖД»)

Общая протяженность участков сети железных дорог ОАО «РЖД» по состоянию на 01.01.2021 г. с заполнением пропускной способности выше допустимого уровня («узких мест» в пропускной способности) – 6245,5 км, из них однопутных – 2099,7 км, в том числе:

по перегонам – 2486,4 км (из них однопутных – 1728,2 км);

по устройствам тягового энергоснабжения – 4057,3 км (из них однопутных – 429,9 км).

Протяженность «узких мест» от общей эксплуатационной протяженности сети железных дорог ОАО «РЖД» – 7,3 %.

Количество станций, коэффициент заполнения пропускной способности которых превышает значение «0,9» по главным, приемоотправочным и межпарковым соединительным путям и «0,97» по горловинам – 34 станции.