Приложение 2

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

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

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

Подготовлено на основе информации, предоставленной государствами – членами ЕАЭС.

**Республика Армения**

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

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

В целях увеличения транспортного сообщения между территориями внутри страны, выхода из относительной транспортной изоляции и реализации транзитного потенциала страны, Правительство Республики Армения приняло решение реализовать масштабную национальную программу по строительству дорожного коридора Север-Юг. Строительство этой стратегически важной дороги обеспечит беспрепятственное сообщение от южной границы Армении (граница с Ираном) до северной границы Армении (граница с Грузией), позволит осуществлять грузовые и пассажирские перевозки, соответствующие европейским стандартам, и предоставит серьезные возможности для развития. В результате реализации программы, в частности, ожидается:

• Модернизация дорожного коридора, который будет отвечать международным стандартам;

• Эффективное и безопасное дорожное движение;

• Выход к Черному морю и далее в страны Европы;

• Улучшение дорожного сообщения по маршруту Европа-Кавказ-Азия.

Инвестиционная программа автодорожного коридора Север-Юг реализуется поэтапно:

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

Завершенный проект.

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

В стадии реализации (стадия строительства).

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

4. **Транш 4** разделен на участки: Арташат – Сисиан, Сисиан – Каджаран[[1]](#footnote-1), Каджаранский туннель и подходы[[2]](#footnote-2), Каджаран – Агарак (граница Ирана).

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

Перспективный проект (стадия проектирования).

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

Перспективный проект (стадия переговоров о финансировании строительства).

4.3. **Транш 4 (Каджаранский туннель и подходы, длина 10,8 км).**

Перспективный проект (стадия переговоров о финансировании строительства).

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

В стадии реализации (стадия строительства).

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

О разработке предложений по сопряжению проектов, реализуемых в соответствии с национальными планами и китайской инициативой «Один

пояс – один путь». О подготовке предложений по реализации совместных проектов развития транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и

«Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс – один путь»

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

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

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

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

Программа состоит из 5 Траншей и реализуется многотраншевым финансированием.

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

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

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

www.gnumner.am, www.armeps.am, www.armroad.am.

**Республика Беларусь**

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

Железнодорожная инфраструктура

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

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

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

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

Автодорожная инфраструктура

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

В соответствии с Концепцией реализации проекта, согласованной Главой государства, разработана предпроектная документация по реконструкции автодороги М-1/Е 30 по Брестской области.

Автомобильная дорога М-1/Е30 Брест (Козловичи) – Минск – граница Российской Федерации (Редьки) протяженностью 610 километров пересекает территорию республики с запада на восток, является важнейшим маршрутом перевозки транзитных грузов, по которому ежегодно проезжает около 940 тысяч грузовых и более 2 миллионов легковых автотранспортных средств, из них транзитом до 280 тысяч грузовых и до 120 тысяч легковых автотранспортных средств. Маршрут является основным связующим звеном между странами Евросоюза, Беларусью и Российской Федерацией.

Общая протяженность участка автомобильной дороги М-1/Е30 по территории Брестской области составляет 252 км. Дорога соответствует параметрам 1-й категории, имеет 4 полосы движения с разделительной полосой, 59 пересечений и примыканий в одном уровне, в том числе 6 со светофорным регулированием, 30 существующих наземных пешеходных переходов,   
43 остановочных пункта, 104 существующих мостовых сооружения.

В составе движения легковой транспорт составляет 60-80% общего потока, 18-38% составляет грузовое движение (из них движение тяжеловесных автопоездов 37,9-62,0%).

В связи с необходимостью привлечения значительного объема финансовых средств и ограниченной возможностью привлечения иностранных заимствований на модернизацию автомобильной дороги, разработка предпроектной документации по Витебской и Минской областям приостановлена.

В 2022 – 2023 годах выполнены работы по ремонту покрытия протяженностью 238,6 км, реконструкции моста через Днепра-Бугский канал на км 64,2, капитальному ремонту моста через р. Мухавец на км 28,5 (право), путепровода на км 555,8, установлено удерживающее дорожное ограждение - 17,5 тыс. погонных метров, освещение - 173 погонных метра.

В 2024 году планируется выполнить текущий ремонт на 151 км.

С учетом проведения ремонтных мероприятий автомобильная дорога   
М-1/Е 30 Брест (Козловичи) – Минск – граница Российской Федерации приведена в надлежащее транспортно-эксплуатационное состояние, обеспечивающее безопасность участников дорожного движения, и не требует проведения срочных мероприятий по ее реконструкции.

Вопрос реконструкции автомобильной дороги М-1/Е 30, с учетом необходимости модернизации более напряженных транспортных маршрутов республики, будет рассмотрен при формировании Государственной программы «Дороги Беларуси» на 2026 – 2030 годы.

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

Автомобильная дорога М-10 проходит по территории Гомельской и Брестской областей. Маршрут является одним из значимых международных транспортных маршрутов, его протяженность составляет 543 км.

В настоящее время разработана проектная документация по реконструкции участка республиканской автомобильной дороги   
М-10 граница Российской Федерации (Селище) – Гомель – Кобрин   
км 109,9 - км 195,19.

Учитывая, что меры по привлечению заемных финансовых средств для реконструкции автодороги М-10 на указанном участке не дали результатов,   
а ее транспортно-эксплуатационное состояние требует проведения незамедлительных работ, в 2024 году начаты работы по ее реконструкции за счет средств республиканского бюджета на участке км 109,9 - км 126,0.

На участке км 0,0 - км 109,9 и км 126,0 - км 540,9 в 2022 – 2023 годах выполнен текущий ремонт на 160,3 км дороги.

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

О разработке предложений по сопряжению проектов, реализуемых в соответствии с национальными планами и китайской инициативой «Один

пояс – один путь». О подготовке предложений по реализации совместных проектов развития транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и

«Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс – один путь»

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

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

**Республика Казахстан**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

«Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс – один путь»

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

В отношении предложений Российской Федерации, указанных на странице 19 Приложения 2 к Докладу, Казахстанская сторона исходит из того, что развитие транзитного потенциала Союза и евразийских транспортных коридоров и маршрутов осуществляется в соответствии с действующим правом ЕАЭС и национальным законодательством каждого государства-члена.

**Кыргызская Республика**

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

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

Завершены работы по реабилитации транспортных транзитных коридоров:   
«Бишкек – Ош», «Ош – Сарыташ – Иркештам», «Сары – Таш – Карамык», «Бишкек – Нарын – Торугарт», строительство альтернативной дороги «Джалалабад - Балыкчы» (Север-Юг), также реализуются работы по реабилитации автомобильных дорог: участки автодорог Ош – Баткен – Исфана, Тараз – Талас-Суусамыр, Иссык – Кульское кольцо, Тюп – Кеген (Казахстан), Алматы – Бишкек – Ташкент (230,7-255,0 км), Бишкек – Нарын – Торугарт (0-9,1 км), которые обеспечивают надежную автотранспортную связь между Кыргызстаном, Казахстаном, Россией, Узбекистаном, Туркменистаном, Россией, Таджикистаном и другими странами СНГ. Ремонт и содержание международных автотранспортных коридоров будет осуществляться по высоким техническим стандартам. При строгом соблюдении межремонтных сроков капитального и среднего ремонтов объемы работ по ремонту международных автотранспортных коридоров после завершения строительных и реабилитационных работ на всем протяжении, равной 2675 км (с учетом альтернативной автодороги Север – Юг – 433 км), ежегодно должны составлять: капитальный ремонт асфальтобетонных покрытий - не менее 147 км, средний ремонт асфальтобетонных покрытий – не менее 535 км.

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

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

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

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

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

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

участок «Маданият – Жалал – Абад» 67 км;

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

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

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

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

Таблица 1

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- расширение (увеличение площади) территории пунктов пропуска;

- увеличение дополнительных полос движения транспортных средств;

- строительство дополнительных зданий и сооружений для контролирующих органов;

- установка современных средств контроля, в том числе системы портального ИДК.

О разработке предложений по сопряжению проектов, реализуемых в соответствии с национальными планами и китайской инициативой «Один

пояс – один путь». О подготовке предложений по реализации совместных проектов развития транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и

«Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс – один путь»

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Российская Федерация**

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

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

Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2024 года № 309   
«О национальных целях развития Российской Федерации» на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» установлены целевые показатели и задачи развития грузовых перевозок по МТК. Их достижение направлено на обеспечение устойчивой и динамичной экономики Российской Федерации:

* увеличение к 2030 году объема перевозок по международным транспортным коридорам не менее чем в 1,5 раза по сравнению с уровнем 2021 года за счет повышения глобальной конкурентоспособности маршрутов;
* обеспечение к 2030 году прироста объема экспорта несырьевых неэнергетических товаров не менее чем на две трети по сравнению с показателем 2023 года;
* увеличение к 2030 году экспорта продукции агропромышленного комплекса не менее чем в 1,5 раза по сравнению с уровнем 2021 года.

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

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

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

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

развитие Пермского железнодорожного узла со строительством мостового перехода;

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

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

1. «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна» (реконструкция им. М. Горький, Капустин Яр, Аксарайская II и Махачкала, строительство дополнительных главных путей на участке Аксарайская II – Малый Арал, строительство двухпутных вставок и реконструкция разъезда на участке Олейниково – Кизляр, оборудование устройствами автоблокировки участка Кизляр – Сулак);
2. Строительство западного обхода Саратовского железнодорожного узла Приволжской железной дороги с усилением железнодорожной линии Липовский – Курдюм»;
3. «Электрификация участка Ртищево-Кочетовка».

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

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

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

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

В рамках международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай» на территории Российской Федерации завершено строительство автомобильной дороги М-12 «Восток» Москва – Казань – Екатеринбург – Тюмень (в 2023 году с учетом опережающего финансирования открыто движение на всем протяжении трассы), завершено строительство обхода г. Тольятти с мостовым переходом через р. Волгу, продолжается развитие существующей дорожной сети федерального значения (автомобильные дороги А-151 Цивильск – Ульяновск, М-5 «Урал», Р-239 Казань – Оренбург –   
Акбулак – граница с Республикой Казахстан).

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

Проект обеспечит разгрузку одного из самых загруженных направлений.

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

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

создавать развитую инфраструктурную сеть придорожного сервиса;

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

использовать возможности финансирования Евразийского банка развития для модернизации пунктов пропуска.

О разработке предложений по сопряжению проектов, реализуемых в соответствии с национальными планами и китайской инициативой «Один

пояс – один путь». О подготовке предложений по реализации совместных проектов развития транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и

«Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс – один путь»

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

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

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

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

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

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

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

Строительство российского участка частной автомагистрали «Меридиан»

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

В 2022 году обеспечена разработка технико-экономического обоснования проекта. С учетом значительной капиталоемкости проекта и приоритизации, рассмотрение вопросов поэтапной реализации автомобильной дороги «Меридиан» возможно после 2028 года.

1. Строительные работы планируется начать в 2025 году [↑](#footnote-ref-1)
2. Строительные работы планируется начать в 2025 году [↑](#footnote-ref-2)