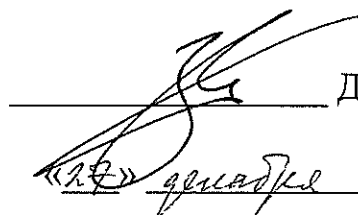


УТВЕРЖДАЮ
Председатель совета по международным
транспортным коридорам
при Координационном транспортном
совещании государств-участников
Содружества Независимых Государств,
статс-секретарь – заместитель Министра
транспорта Российской Федерации


_____ Д.С. Зверев
«27» декабря 2022 г.

ДОКЛАД

Анализ эффективности использования потенциала международных транспортных коридоров, проходящих по территориям государств – участников СНГ

Доклад подготовлен Рабочей группой по мониторингу функционирования международных транспортных коридоров при Совете по международным транспортным коридорам Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ

Содержание

Введение	3
1. Нормативная правовая база развития международных транспортных коридоров на пространстве СНГ	4
2. Аналитическая справка о потенциале международных транспортных коридоров на пространстве СНГ и текущем использовании данного потенциала	10
3. Рекомендации по развитию транзитного потенциала международных транспортных коридоров на пространстве СНГ	26
4. Предложения в Перечень перспективных маршрутов международных транспортных коридоров на пространстве СНГ	28
5. Рекомендуемые концептуальные подходы к развитию международных транспортных коридоров на пространстве СНГ	32
Заключение	36

Введение

Доклад подготовлен в соответствии с пунктами 1-7 плана деятельности Рабочей группы при Совете по международным транспортным коридорам Координационного транспортного совещания государств-участников Содружества Независимых Государств.

Цель доклада - общий анализ состояния системы международных транспортных коридоров на пространстве СНГ и выработка рекомендаций по их развитию.

В рамках доклада проанализированы региональные и транзитные международные транспортные коридоры, проведен анализ факторов и барьеров, сдерживающих привлечение дополнительных грузопотоков на транспортные коридоры СНГ.

При проведении работы использована общенаучная методология выполнения научно-исследовательских работ на основе системного подхода, абстрактно-логического, статистического методов.

Результатом данной работы являются рекомендации по эффективному использованию и развитию международных транспортных коридоров на пространстве СНГ для рассмотрения Советом по международным транспортным коридорам Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ и утверждения на 42-м заседании Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ.

* * * * *

1. Нормативная правовая база развития международных транспортных коридоров на пространстве СНГ

Нормативная правовая база государств-участников СНГ применительно к развитию транспортных коридоров принципиально может быть разделена на два типа документов:

- документы, направленные на системное развитие международных транспортных коридоров (МТК);
- документы, регламентирующие развитие инфраструктуры, условия осуществления международных перевозок.

9 октября 1997 года было подписано Соглашение о принципах формирования общего транспортного пространства и взаимодействия государств-участников Содружества Независимых Государств в области транспортной политики.

Системная работа государствами-участниками СНГ была развернута на рубеже 2000-х годов XX века.

18 сентября 2003 года в Ялте был подписан Меморандум о сотрудничестве государств-участников СНГ в области международных транспортных коридоров.

Основные цели, определенные Меморандумом:

- согласование элементов, составляющих МТК;
- развитие МТК, их модернизация, техническое оснащение, новое строительство основных и вспомогательных элементов инфраструктуры, использование и эксплуатация;
- создание взаимовыгодных условий для перемещения пассажиров и грузов, осуществление услуг;
- повышение эффективности перевозок пассажиров и грузов по МТК;
- содействие развитию международного рынка транспортных услуг;
- обеспечение безопасности перевозок пассажиров, движения транспортных средств, сохранности грузов и охраны окружающей среды.

В развитие данных договоренностей 20 ноября 2009 года в Ялте было подписано межправительственное Соглашение о согласованном развитии международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств-участников СНГ, положившее начало формированию МТК на основе системного подхода.

Участниками Соглашения являются: Армения, Беларусь, Казахстан, Киргизия, Молдова, Россия, Таджикистан, Узбекистан.

Соглашение регулирует вопросы развития и использования участков МТК, проходящих по территории государств-участников СНГ, на основе гармонизации подсистем обеспечения МТК.

Статьей 1 Соглашения термин «международный транспортный коридор» определен как совокупность установленных сторонами магистральных транспортных коммуникаций различных видов транспорта (за исключением воздушного) как имеющихся, так и вновь создаваемых, с соответствующим обустройством, обеспечивающих перевозки пассажиров и

грузов на направлениях, связывающих территории государств-участников СНГ.

Определены функциональные подсистемы МТК: нормативно-правовая; ресурсная; информационно-логистическая.

Данное соглашение содержит нормативную правовую основу для согласованного развития МТК на пространстве СНГ и гармонизации функциональных подсистем МТК.

Цель реализации Соглашения - создание условий для согласованного и сбалансированного функционирования и взаимодействия подсистем МТК в целях повышения эффективности их использования и развития

В соответствии с Соглашением:

- подсистема нормативно-правового обеспечения МТК - комплекс международных договоров и национальных нормативных правовых актов государств-участников СНГ в транспортной сфере, регламентирующих развитие МТК;

- подсистема ресурсного обеспечения МТК - совокупность элементов транспортного, инфраструктурного, финансового, технологического обеспечения, а также систем обеспечения безопасности движения, сохранности грузов и охраны окружающей среды, регулирующих осуществление международного транспортного процесса на направлениях МТК;

- подсистема информационно-логистического обеспечения МТК - совокупность средств и правил информационно-документальной организации перевозок грузов и пассажиров, их мониторинга, сбора данных и анализа эффективности использования МТК.

Статьей 4 Соглашения предусмотрена разработка сторонами согласованного плана совместных действий по гармонизации подсистем (нормативная правовая, ресурсная, информационно-логистическая) обеспечения МТК.

Статьями 5-7 Соглашения определены приоритетные направления гармонизации трех подсистем обеспечения МТК, фактически содержащие план мероприятий по каждой из них.

24 марта 2005 года в рамках Евразийского экономического сообщества было подписано межправительственное Соглашение о проведении согласованной политики по формированию и развитию транспортных коридоров Евразийского экономического сообщества.

Участники Соглашения: Беларусь, Казахстан, Киргизия, Россия, Таджикистан, Узбекистан.

В соответствии с пунктом 2 статьи 3 Договора о прекращении деятельности Евразийского экономического сообщества, подписанного 10 октября 2014 года в Минске (Республика Беларусь), Соглашение продолжает действовать между его участниками в той части, в какой оно может быть исполнено в отсутствие упоминаемых в нем органов ЕврАзЭС.

Соглашением регламентированы совместные действия сторон по:

- координации действий по формированию и развитию транспортных коридоров;

- согласованному развитию транспортной инфраструктуры и унификации технических и технологических параметров по направлениям транспортных коридоров;

- согласованной политике привлечения иностранных инвестиций для формирования и развития транспортных коридоров;

- созданию условий для организации деятельности совместных предприятий по международным перевозкам пассажиров и грузов и экспедированию;

- созданию рациональных схем размещения международных логистических центров.

Соглашением предусмотрено взаимодействие с международными организациями и участие в международных договорах.

Решением Межгосударственного совета ЕвразЭС (на уровне глав правительств) от 28 сентября 2012 года № 605 утвержден Перечень транспортных маршрутов Евразийского экономического сообщества, в который вошли пять железнодорожных маршрутов, совпадающих с евроазиатскими коридорами ОСЖД, а также два смешанных: «Север-Юг» и Панъевропейский транспортный коридор №2, включающих как автодорожную, так и железнодорожную составляющие.

В 2010-2011 гг. был разработан «Комплексный план развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в перечень транспортных маршрутов ЕвразЭС» и стратегия создания и развития системы международных логистических центров Евразийского экономического сообщества.

Евразийская интеграция значительно ускорила формирование МТК на пространстве СНГ.

Договором о ЕАЭС предусмотрено осуществление скоординированной (согласованной) транспортной политики, направленной на последовательное и поэтапное формирование единого транспортного пространства (ЕТП) на принципах конкуренции, открытости, безопасности, надежности, доступности и экологичности, которое является частью единого экономического пространства, посредством которого осуществляется свободное трансграничное движение товаров, услуг, капитала и людей.

Пунктом 2 статьи 86 вступившего в силу в 2014 году Договора о создании Евразийского экономического союза в качестве одного из приоритетов скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов ЕАЭС определено создание и развитие евразийских транспортных коридоров.

Статья 86 Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года определяет приоритеты 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», возлагая особое значение на мероприятия по созданию трансконтинентальных и межгосударственных коридоров и формированию перечня приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов, а также реализации основных приоритетов скоординированной

(согласованной) транспортной политики по формированию единого транспортного пространства, развитию транзитного потенциала.

Протоколом № 24 Договора, Основными направлениям скоординированной (согласованной) транспортной политики (ОНСТП) государств-членов ЕАЭС, утвержденными решением №19 от 26 декабря 2016 года, определено создание и развитие евразийских транспортных коридоров.

Реализация данных договоренностей осуществляется на основе среднесрочных Планов мероприятий («дорожных карт») по реализации ОНСТП.

Распоряжением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 26 октября 2021 года № 175 утвержден Перечень евразийских транспортных коридоров и маршрутов, в который вошли унимодальные железнодорожные маршруты и евразийский мультимодальный маршрут, а также автомобильные коридоры и маршруты.

Распоряжением Евразийского межправительственного совета от 26 августа 2022 г. № 19 одобрен Перечень приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств-членов ЕАЭС.

В рамках Союзного государства России и Беларуси утвержден План развития автомобильных дорог.

Основные направления развития, в том числе транспортных коммуникаций, на пространстве СНГ определены в следующих документах:

- Приоритетные направления сотрудничества государств-участников СНГ в сфере транспорта на период до 2030 года;

- План по реализации Стратегии экономического развития СНГ на период до 2030 года;

- Перечень совместных мер реагирования на возникающие проблемы, разработанный Рабочей группой для мониторинга экономической ситуации в государствах – участниках СНГ и подготовки конкретных предложений по возможным мерам реагирования на возникающие проблемы;

- План по реализации Концепции дальнейшего развития СНГ до 2030 года;

- Концепция межрегионального и приграничного сотрудничества государств-участников СНГ на период до 2030 года.

Протоколом о международных автомобильных дорогах Содружества Независимых Государств от 11 сентября 1998 года утвержден перечень международных автомобильных дорог СНГ. Протокол содержит общие принципы их развития и предусматривает необходимость принятия мер по интеграции международных автомобильных дорог СНГ в Европейскую и Азиатскую системы автомобильных дорог и транспортных коридоров.

Приложением № 1 к Соглашению между правительствами государств-членов Шанхайской организации сотрудничества «О создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок», подписанному 12 сентября 2014 г., определены приоритетные международные автомобильные маршруты.

Перечень включает основные и промежуточные маршруты по направлениям Запад - Восток и Север - Юг, а также региональные ответвления и соединительные дороги.

В 1998 г. в рамках Таможенного союза было подписано Соглашение о единых условиях транзита через территории государств-участников, а в рамках СНГ, летом 1999 г. - Соглашение о порядке транзита через территории государств-участников СНГ.

В основе данных соглашений лежало представление об общем транспортном пространстве.

Приложением № 5 к Соглашению между железнодорожными администрациями государств-участников Содружества Независимых Государств, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики и Эстонской Республики об особенностях применения отдельных норм Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) регламентирован порядок передачи вагонов, контейнеров и грузов перевозчиками через межгосударственные железнодорожные переходы государств-участников.

Межправительственным Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств, подписанным 14 февраля 1992 года в Минске (Республика Беларусь), был учрежден Совет по железнодорожному транспорту, состоящий из глав администраций и органов управления железнодорожным транспортом государств-членов СНГ.

С целью выработки согласованных подходов к определению стратегических приоритетов развития железных дорог государств – участников СНГ решением Совета глав правительств СНГ от 12 ноября 2021 г. была утверждена Концепция стратегического развития железнодорожного транспорта государств – участников СНГ на период до 2030 года.

Положения Концепция соответствуют действующим в государствах – участниках СНГ документам, определяющим стратегию развития железнодорожного транспорта, и отражают согласованную позицию по дальнейшему развитию наиболее актуальных направлений сотрудничества, а также по подходам к формированию рынка транспортных услуг в сфере железнодорожного транспорта.

С 1 января 2013 г. в железнодорожных перевозках между странами ЕАЭС применяется унифицированный тариф каждого государства, единый для внутренних и международных перевозок. Но речь не идет об унификации национальных тарифов и переходе к единой тарифной системе. Грузовладельцы из стран ЕАЭС взаимно могут пользоваться равными с национальными перевозчиками тарифами, взимаемыми со своих юридических лиц. При этом международные транзитные железнодорожные тарифы странами регулируются самостоятельно.

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 и Китайской Народной Республикой.

В рамках отраслевых органов СНГ была проведена работа в соответствии с Приоритетными направлениями сотрудничества государств-участников СНГ в сфере транспорта на период до 2030 года, утвержденными 29 мая 2020 г. Советом глав правительств СНГ.

Реализованы, как сохраняющие свою актуальность, существующие положения, а также новые, касающиеся вопросов цифровизации на транспорте, снижения негативного воздействия транспорта на окружающую среду, сотрудничества в области обеспечения транспортной безопасности.

* * * * *

2. Аналитическая справка о потенциале международных транспортных коридоров на пространстве СНГ и текущем использовании данного потенциала

Республика Армения.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования в Республике Армения составляет 7,79 тыс. км, из которых 1,96 тыс. км отнесены к республиканским автомобильным дорогам.

Автомобильные маршруты включены в перечень Евразийских транспортных коридоров.

Наименование автомобильной дороги	Протяженность, км	Категория дороги	Кол-во полос	Максимальная допустимая нагрузка на ось	
				10	11,5 т
М1 Ереван - Гюмри - гр. Грузии (КПП Бавра)	173,7	I, II, III, IV	1, 2	143,9	29,8
М2 Ереван - Ерасх - Горис - Мегри - гр. Ирана (КПП Мегри)	384,3	I, II, III, IV	1, 2	337,0	47,3
М4 Ереван - Севан - Дилижан - гр. Азербайджана	148,2	I, II, III	1, 2	52,2	96,0
М6 Ванадзор - Алаверди - гр. Грузии (КПП Баграташен)	91,2	III	1	14,3	76,9
М8 Ванадзор (пункт пересечения М-6) - Дилижан	42,0	II, III	1		42,0
Наименование автомобильной дороги	Протяженность, км	Среднегодовая суточная интенсивность движения, авт/сутки		Пропускная способность, тыс.авт/сутки	
М1 Ереван - Гюмри - гр. Грузии (КПП Бавра)	173,7	-		8-12	
М2 Ереван - Ерасх - Горис - Мегри - гр. Ирана (КПП Мегри)	384,3	10839		8-9	
М4 Ереван - Севан - Дилижан - гр. Азербайджана	148,2	13944		8-12	
М6 Ванадзор - Алаверди - гр. Грузии (КПП Баграташен)	91,2	3727		8-9	
М8 Ванадзор (пункт пересечения М-6) - Дилижан	42,0	1958		8-9	

Источник: «Анализ эксплуатационных характеристик автомобильных дорог государств-членов, планируемых для включения в перечень евразийских транспортных коридоров», Евразийская экономическая комиссия, <https://eec.eaunion.org/comission/department/transport/info.php>

В настоящее время осуществляется реализация комплексного инвестиционного проекта «Строительство автодорожного коридора «Север-Юг»» общей протяженностью 550 км, цель которого повышение уровня связуемости севера и юга Армении.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Объем грузовых перевозок, тыс. тонн						
АВТО	16 248.8	23 683.9	24 519.0	9 661.7	9 801.3	12 067.2
внешнеторг.	1966,2	2722,6	3180,9	3904,3	3816,1	3917,3
транзит	14 282.6	20 961.3	21 338.1	5 757.4	5 985.2	8 149.9
Ж/Д	2 610.9	2 640.0	2 880.3	3 212.6	3 201.0	3 124.7
внешнеторг.	1135,1	1212,8	1168,8	1048,2	1178,2	1048,9
транзит	1 475.8	1 427.2	1 711.5	1 829.6	2 022.8	2 075.8
Грузооборот, млрд. т.-км.						
ВСЕГО	1,3	1,4	1,6	1,9	1,7	1,9

АВТО	675.9	725.1	850.0	995.7	898.6	1 052.3
Ж/Д	657.7	689.5	731.8	863.8	841.8	811.2
Внешняя торговля со странами СНГ, тыс. долл. США						
	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Экспорт						
Беларусь	-	7051.2	11942.87	17815.05	21315.5	28318.6
Казахстан	-	4928.19	9791.59	5401.6	6606.7	11012.37
Киргизия	-	1763.77	970.53	3152.13	1615.65	2622.79
Молдова	-	634.56	1410.38	2343.56	1003.68	3248.21
Узбекистан	-	2284.03	2440.21	2685.27	2970.16	3007.85
Россия	-	557256.2	666126.08	741441.5	680337.83	840679.5
Таджикистан	-	965.81	1797.4	1713.58	622.22	999.33
Туркменистан	-	6038.11	3079.82	5141.53	1872.05	8140.01
Импорт						
Беларусь	-	39064.9	38609.67	49845.97	58599.56	57866.85
Казахстан	-	4044.63	3692.41	2922.58	5725.88	7795.59
Киргизия	-	88.8	300.22	224.74	449.16	159.13
Молдова	-	1274.66	2391.37	3531.88	1569.64	1194.78
Узбекистан	-	1399.87	2562.51	3318.21	6121.91	11828.47
Россия	-	1173233.7	1259687.8	1483926.6	1477396.5	1785414.1
Таджикистан	-	75.45	5.13	20.81	10.01	58.036
Туркменистан	-	10217.71	27467.97	2675.37	3149.6	6068.05

<https://www.armstat.am/>

Показатели внешней торговли (в % к предыдущему году)

	2016	2017	2018	2019	2020
Экспорт в страны Содружества	143,6	140,4	120,8	111,3	91,5
Экспорт в другие страны	114,4	120,6	103,1	108,7	98,1
Импорт из стран Содружества	103,3	120,3	110,6	113,5	99,0
Импорт из других стран	100,8	131,7	126,3	109,7	74,9

<http://www.cisstat.com/>

Азербайджанская Республика.

Протяженность автомобильных дорог – 78,31 тыс. км., в том числе с твердым покрытием – 52,5 тыс. км.

Общая протяженность железнодорожных путей по состоянию на 2021 г. составляет 2,49 тыс. км., в том числе электрифицированных 1,16 тыс. км.

По территории Азербайджана проходят транспортные коридоры в направлениях Восток-Запад, Север-Юг, Запад-Юг.

Основные участки транзитных МТК:

- автомобильные дороги E119, E60;
- железные дороги на направлениях: граница с РФ – Баку – Алят – Астара – граница Ирана; Баку/Алят – Гянджа – граница с Грузией;
- морские порты: Баку; Алят.

С 2018 года действует Свободная экономическая зона «Алят», призванная развивать транспортно-промышленные связи в транскаспийском направлении.

Характеристика морского порта Алят

Специализация	Мощность
Все виды наливных, насыпных и генеральных грузов, паромные грузы (Ро-Ро.)	17 млн т грузов и 150 тыс. контейнеров, действует 14 терминалов

Источник: ЕАБР

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Объем грузовых перевозок, тыс. тонн						
АВТО	141459.0	144854.0	149344.0	155318.0	111518.0	112522.0
Ж/Д	15479	14558	13954	15222	14631	15058
внешнеторг.	11363	10501	10098	11925	11814	12020
транзит	3787.0	3346.0	3045.0	3796.0	4132.0	4585.0
МОРСКОЙ	5807.3	8344.5	8236.1	5968.7	5981.9	5468.4
внешнеторг.	826,1	587,2	559,3	527,4	643,6	321,8
транзит	4208.3	6871.7	6535.5	4288.8	4331.7	4241.0
Грузооборот, млрд. т.-км.						
АВТО	15,97	16,33	16,86	17,5	8,8	9,4
Ж/Д	5,2	4,63	4,49	5,15	4,86	5,32
МОРСКОЙ	3	4,42	4,57	3,35	3,3	3,1
Внешняя торговля со странами СНГ, тыс. долл. США						
	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Экспорт	663597.1	1128495.4	1137291.8	1178438.9	1305896.6	1791071.5
Беларусь	48235.5	17486.3	22902.8	21103.9	164915.5	295502.2
Казахстан	26274.2	34272.5	46599.7	24022.7	25919.7	39894.0
Киргизия	5637.8	603.4	4033.6	2750.7	1832.9	6023.1
Молдова	498.8	241.5	472.0	3100.7	3780.2	1286.0
Узбекистан	3418.8	3959.3	9351.1	28870.5	23104.7	33490.0
Россия	409258.4	587034.5	664970.0	731820.8	709345.1	920819.5
Таджикистан	12082.0	1998.4	6533.8	3150.5	5171.3	7331.4
Туркменистан	113787.1	54111.6	23690.4	23066.5	18786.3	34276.0
Импорт	2158607.1	2396543.5	2862163.3	3432539.0	2801693.6	2926570.2
Беларусь	76295.6	130214.3	180762.7	206159.3	148248.2	128987.0
Казахстан	98117.1	107827.4	174145.0	205579.1	116107.8	95905.0
Киргизия	1087.4	1156.8	2049.2	3050.6	3584.3	2995.0
Молдова	3963.6	6752.3	6216.8	4779.6	4041.6	5000.9
Узбекистан	11910.4	26041.3	34597.3	53092.3	59187.7	78413.5
Россия	1641694.7	1554086.6	1885192.7	2290224.6	1962182.0	2074311.8
Таджикистан	238.5	47.4	53.4	10.3	66.4	185.2
Туркменистан	38488.9	110024.1	109352.3	202585.6	89865.2	70747.6
https://www.stat.gov.az/						

Показатели внешней торговли (в % к предыдущему году)

	2016	2017	2018	2019	2020
Экспорт в страны Содружества	126,1	158,2	100,9	103,6	110,8
Экспорт в другие страны	69,5	99,7	129,1	100,6	67,4
Импорт из стран Содружества	110,2	111,0	119,4	119,9	81,6
Импорт из других стран	87,8	100,9	134,7	119,0	77,5

<http://www.cisstat.com/>**Республика Беларусь.**

Протяженность автомобильных дорог общего пользования составляет 86,97 тыс. км., из которых 15,9 тыс. км. республиканского значения.

Наименование автомобильной дороги	Протяже нность, км	Категория дороги	Кол-во полос	Максимальная допустимая нагрузка на ось	
				10	11,5 т
М1/Е30 Брест (Козловичи)-Минск- граница Российской Федерации (Редьки)	609,2	I	4		609,2
М5/Е271 Минск-Гомель (до автодороги М-8) включая участок, совмещенный с	278,7	I	4	56,8	221,9

автодорогой М-4)					
М7/Е28 Минск-Ошмяны-граница Литовской Республики (Каменный Лог)	90,36	II	2	42,4	47,96
М8/Е95 Граница Российской Федерации (Езерище)-Витебск-Гомель-граница Украины(Новая Гута)	455,67	I, II, III	2-4	379,1	76,6
М14 Вторая кольцевая автомобильная дорога вокруг г.Минска	87,96	I	4		87,96
Наименование автомобильной дороги	Протяженность, км	Среднегодовая суточная интенсивность движения, авт/сутки	Пропускная способность, тыс.авт/сутки		
М1/Е30 Брест (Козловичи)-Минск-граница Российской Федерации (Редьки)	609,2	8 600	50 000		
М5/Е271 Минск-Гомель (до автодороги М-8) включая участок, совмещенный с автодорогой М-4)	278,7	6 800	50 000		
М7/Е28 Минск-Ошмяны-граница Литовской Республики (Каменный Лог)	90,36	2 700	20 000		
М8/Е95 Граница Российской Федерации (Езерище)-Витебск- Гомель-граница Украины(Новая Гута)	455,67	3 000	20 000		
М14 Вторая кольцевая автомобильная дорога вокруг г.Минска	87,96	2 500	70 000		

Источник: «Анализ эксплуатационных характеристик автомобильных дорог государств-членов, планируемых для включения в перечень евразийских транспортных коридоров», Евразийская экономическая комиссия, <https://eec.eaeunion.org/comission/department/transport/info.php>

В результате реализации государственной программы по развитию и содержанию автомобильных дорог введено в эксплуатацию после ремонта и реконструкции более 814 км автомобильных дорог республиканского значения.

На постоянной основе реализуются мероприятия по развитию и электрификации участков железных дорог, обеспечивающих транзитный грузопоток.

По территории Республики Беларусь проходят транспортные коридоры в направлении Восток-Запад, Север-Юг с ответвлением IXB.

В том числе, осуществляется реализация следующих проектов.

Реконструкция автомобильной дороги М-1/Е 30 для развития автомобильного маршрута «Западная Европа – Западный Китай» с ответвлением на Республику Беларусь
Реконструкция автомобильной дороги М-10 для развития южного обхода маршрута «Западная Европа – Западный Китай» через Республику Беларусь
Строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) «граница Российской Федерации – Минск – граница Республики Польша» как части проекта создания высокоскоростного железнодорожного коридора «Китай– Европа»

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Объем грузовых перевозок, тыс. тонн						
ВСЕГО	-	439500	455500	427800	398700	384900
АВТО	-	166 671	170 876	161 686	159 785	154 804
внешнеторг.	-	14 001	14 972	16 461	16 241	16 502
транзит	-	2 849	2 985	3 284	3 157	3 252
Ж/Д	-	146 295	157 164	145 531	124 955	128 597
внешнеторг.	-	112 785	121 326	109 520	89 355	93 591
транзит	-	39 082	48 669	39 119	26 259	27 222
Грузооборот, млрд. т.-км.						
ВСЕГО	-	133,34	138,83	130,84	123,15	118,77
АВТО	-	48,538	52,574	48,205	42,420	44,478
внешнеторг.	-	38,495	41,683	37,148	31,533	33,636

транзит	-	15,958	19,625	15,932	12,581	13,527
Ж/Д	-	26,987	28,082	28,516	28,778	29,593
внешнеторг.	-	18,461	19,781	21,327	21,555	22,194
транзит	-	5,896	6,132	6,450	6,417	6,639
Внешняя торговля со странами СНГ, тыс. долл. США						
	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Экспорт						
Армения	22000	34500	37500	52600	57500	68300
Азербайджан	135400	150500	450300	289600	190000	478000
Казахстан	363900	592200	783300	765200	729300	911600
Киргизия	48700	123500	120500	60700	60200	86400
Молдова	117700	133200	147400	141500	132700	180700
Узбекистан	35900	96100	113600	188500	237500	245400
Россия	10948000	12897700	12986500	13685800	13156800	16370300
Таджикистан	17600	39500	33400	33200	110000	122100
Туркменистан	112800	61400	27600	15500	20600	13700
Импорт						
Армения	10100	8200	12600	20100	24800	28900
Азербайджан	36300	10300	15200	18200	257000	407500
Казахстан	55400	97100	112200	154900	98900	180700
Киргизия	4600	6600	10600	8300	8500	10900
Молдова	109000	87100	74900	83800	71500	72300
Узбекистан	27900	34800	43900	50700	42600	57200
Россия	15306800	19599100	22619400	22016400	16510500	23659500
Таджикистан	2600	3400	4000	3100	2100	4000
Туркменистан	7800	3700	4600	6700	5100	7100

<https://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/>

Показатели внешней торговли (в % к предыдущему году)

	2016	2017	2018	2019	2020
Экспорт в страны Содружества	103,2	119,0	107,0	103,2	92,1
Экспорт в другие страны	70,7	132,5	127,7	89,7	82,5
Импорт из стран Содружества	90,1	127,3	115,3	98,9	76,0
Импорт из других стран	92,4	119,0	107,2	108,3	92,9

<http://www.cisstat.com/>

Протяженность инфраструктуры железных дорог составляет 11,75 тыс. км., из которых электрифицированных путей – 1,2 тыс. км.

По данным Белорусской железной дороги резерв пропускных способностей в грузовом движении составляет от 20 до 100 %.

Пропускные способности станций и участков:

- Красное – Орша – Минск – Барановичи – Брест: резерв пропускной способности составляет 1 – 2 поезда. Ограничивающими участками являются Орша – Минск (резерв 16 поездов) и Брест – Тересполь (резерв 4 поезда). Пропускная способность станций позволяет увеличить транзитный поток, но ограничением является перерабатывающая способность станций Орша (резерв 8 поездов) и Минск-Сортировочный (резерв 1 поезд);

- Заольша – Витебск – Полоцк – Молодечно – Лида – Гродно: резерв пропускной способности 1 поезд. Ограничивающими участками являются Заольша – Витебск (резерв 10 пар поездов) Полоцк – Молодечно (резерв 7 пар поездов), Молодечно – Лида (резерв 4 пары поездов), Лида – Гродно (резерв отсутствует). Пропускная способность станций позволяет увеличить транзитный поток, ограничением является перерабатывающая способность станций Полоцк (резерв 4 поезда) и Лида (резерв 2 поезда);

- Закопытье – Гомель – Калинковичи – Лунинец – Брест: резерв составляет 5 пар поездов. Ограничивающими участками являются Ситница – Лунинец (резерв 2 пары поездов), Лунинец – Брест (резерв 2 пары поездов), Брест – Тересполь (резерв 4 поезда). Пропускная способность станций позволяет увеличить транзитный поток, ограничением является перерабатывающая способность станции Лунинец (резерв 3 поезда);

- Закопытье (Словечно) – Жлобин – Осиповичи – Минск – Молодечно – Гудогай: резерв пропускной способности 2 - 5 пар поездов. Ограничений по пропускной способности нет. Минимальный резерв 13 пар поездов на участке Калинковичи - Жлобин. На направлении Жлобин – Гудогай резерв 42 пары поездов - на участке Минск – Молодечно. Пропускная способность станций позволяет увеличить транзитный поток, ограничением является перерабатывающая способность станций Минск (резерв 1 поезд) и Осиповичи-1 (резерв 6 поездов);

- Ситница – Лунинец – Барановичи – Лида – Беняконе: резерв пропускной способности 2 - 5 пар поездов. Ограничивающими участками являются Ситница – Лунинец (резерв 2 пары поездов), Калий - Слуцк (резерв 2 пары), Слуцк - Барановичи (резерв отсутствует), Барановичи – Лида (резерв отсутствует). Пропускная способность позволяет увеличить транзитный поток, ограничением является перерабатывающая способность станций Лида (резерв 2 поезда), Лунинец (3 поезда), Слуцк (5 поездов);

- Заольша – Витебск – Полоцк – Бигосово: резерв пропускной способности отсутствует на участке Витебск – Полоцк, на остальных участках резерв составляет 10 пар поездов. Ограничивающими участками являются Заольша – Витебск (резерв отсутствует) и Полоцк – Бигосово (отсутствует). Пропускная способность позволяет увеличить транзитный поток, ограничением является перерабатывающая способность станций Витебск (резерв 10 поездов) и Полоцк (4 поезда);

- Новополоцк – Полоцк – Витебск – Езерище: резерв отсутствует на участке Витебск – Полоцк, на участках Новополоцк – Полоцк и Витебск – Езерище резерв 2 пары поездов. Минимальный резерв 23 пары поездов на участке Витебск – Заольша. Пропускная способность станций позволяет увеличить транзитный поток, ограничением является перерабатывающая способность станций Витебск (резерв 10 поездов) и Полоцк (резерв 4 поезда);

- Новополоцк – Полоцк – Молодечно – Гудогай: резерв 2 поезда на участке Новополоцк – Полоцк, на остальных участках резерв 5 пар поездов. Ограничивающим участком является Полоцк – Молодечно (резерв 7 пар поездов). Пропускная способность станций позволяет увеличить транзитный поток, ограничением является перерабатывающая способность станций Новополоцк (резерв 4 поезда) и Полоцк (резерв 4 поезда).

Республика Казахстан.

В рамках государственной программы «Нурлы жол» на период до 2025 года осуществляется интенсивное развитие транспортной инфраструктуры, которое коррелирует с целями национального проекта «Сильные регионы – драйвер развития страны», предусматривающего повышение уровня

транспортной связанности регионов и повышение внешнеторгового и транзитного потенциала страны.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования составляет 95,7 тыс. км., из которых 24,8 тыс. км. республиканского значения.

Характеристики автомобильных дорог, включенных в перечень Евразийских транспортных коридоров:

Наименование автомобильной дороги	Протяженность, км	Категория дороги	Кол-во полос	Максимальная допустимая нагрузка на ось	
				10	11,5 т
А2 Граница Узбекистана (на Ташкент) – Шымкент-Тараз-Алматы-Хоргос (Кокпек, Коктал) с подъездами к границе РК и обходами Тараза, Кулана и перевала Кордай	1292	I, II, III	2-4	843	449
М32/А24 Шымкент-Кызылорда-Актобе-Мартук-граница РФ (на Оренбург)	2151,9	I, II, III	2-4	2151,9	
Алматы-Калбантау-Семей-Граница РФ (на Барнаул)	1323	I, II, III	2-6	1323	
Наименование автомобильной дороги	Протяженность, км	Среднегодовая суточная интенсивность движения, авт/сутки	Пропускная способность, тыс.авт/сутки		
А2 Граница Узбекистана (на Ташкент) – Шымкент-Тараз-Алматы-Хоргос (Кокпек, Коктал) с подъездами к границе РК и обходами Тараза, Кулана и перевала Кордай	1292	10 000	20 000		
М32/А24 Шымкент-Кызылорда-Актобе-Мартук-граница РФ (на Оренбург)	2151,9	5 000	20 000		
Алматы-Калбантау-Семей-Граница РФ (на Барнаул)	1323	7 000	20 000		

Источник: «Анализ эксплуатационных характеристик автомобильных дорог государств-членов, планируемых для включения в перечень евразийских транспортных коридоров», Евразийская экономическая комиссия, <https://eec.eaunion.org/comission/departement/transport/info.php>

Предусмотрено строительство второго пути и электрификация на участке «Достык – Мойынты» протяженностью более 800 км.

В целях увеличения пропускной способности инфраструктуры в направлении Узбекистана более чем в 1,5 раза предусмотрено строительство железнодорожной линии «Дарбаза – Мактаарал» протяженностью более 100 км. В рамках сотрудничества с Узбекистаном проектируется транспортно-логистический центр (сухой порт).

Продолжается работа по линии сопряжения с КНР в рамках «Экономического пояса Шелкового пути».

В рамках развития коридора Центр - Юг осуществляется реконструкция участка Караганда – Балхаш – Бурылбайтал – Курты – Узынагаш протяженностью 955 км.

В юго-восточном направлении реконструируются участки Талдыкорган – Усть-Каменогорск, Ушарал – Достык, Калбатау – Майкапшагай.

Проводится активная работа по реконструкции участков в направлении России: Актобе – Атырау – граница РФ; Костанай – Карабутаек; Петропавловск – граница РФ (на Курган).

В настоящее время функционируют коридоры:

- «Европа – Западный Китай»;
- Алматы – Караганды – Нур-Султан – Петропавловск;

- граница РФ – Атырау – Актау – граница Туркменистана;
- Омск – Павлодар – Семипалатинск – Майкапшагай;
- Нур-Султан – Костанай – граница РФ (на Челябинск).

Характеристика морских портов

Наименование	Специализация	Мощность
Актау	Нефтеналивные грузы, сухогрузы (зерно, металлы и др.), паромные грузы	Максимальная: нефтеналивные причалы – 18,5 млн т, сухогрузные причалы – 2 млн т, зерновой терминал – 0,6 млн т, паромный причал – 2 млн т
Курык	Наливные грузы	4,1 млн. т. в год, паромный комплекс

Источник: ЕАБР

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Объем грузовых перевозок, тыс. тонн						
АВТО	3180700	3322300	х	3550500	3287000	3320400
транзит	1413,12	1537,63	1636,69	1889,91	2091,9	2776,16
Ж/Д	338900	387200	397900	397000	402300	410300
транзит	5267,4	6026,08	7573,26	7917,73	9392,23	10603,36
МОРСКОЙ	2600	2100	х	80	х	х
транзит	4,65	11,379	8,33	0,042	3,845	4,797
Грузооборот, млн. т.-км.						
ВСЕГО	399,9	425,6	457,5	472,6	315,8	321,9
АВТО	163262,7	166146,1	185197,3	173468,2	159952,4	157945,5
Ж/Д	238972,2	266611,9	283345,2	286651,6	299206,7	297411,4
МОРСКОЙ	1772,2	1584,2	х	675,1	х	552,8
Внешняя торговля со странами СНГ, тыс. долл. США						
	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Экспорт						
Армения	560,4	5569,1	4926,7	4420,6	6406,0	10332,8
Азербайджан	106451,3	11732995	13237470	152938,3	84145,3	287885,2
Беларусь	47202,5	101214,8	105087,9	106814,9	77323,0	110295,8
Киргизия	437224,3	516725,9	656886,5	624088,5	581009,7	674755,2
Молдова	18139,6	29039,9	35723,3	28906,1	62967,4	27739,6
Узбекистан	925198,4	1249166,3	1639663,7	1996560,2	2137667,8	2776871
Россия	3445176,6	4639035,2	5279873,7	5670903,4	5007142,5	7018745
Таджикистан	371871,2	458590,2	523960,3	653108,4	693293,3	800259,1
Туркменистан	69104,3	55442,3	86656,2	116112,9	76623,3	211359,5
Импорт						
Армения	4811,1	5033,3	9000,1	7080,8	7829,1	10484,6
Азербайджан	30163,2	33843,6	46164,0	20356,6	25012,4	44357,3
Беларусь	339049,5	531693,3	607328,6	662556,8	664879,9	780733,5
Киргизстан	231377,9	248446,1	243613,2	315687,5	267582,7	375777,0
Молдова	13703,8	14350,4	17195,7	9250,0	12830,9	13211,5
Узбекистан	587793,1	736181,1	1155325,6	1418571,3	793026,7	1057043
Россия	9288313,2	11732995	13237470	14312094	13768209	17605534
Таджикистан	218378,1	323077,2	317925,4	109749,2	98135,2	363522,8
Туркменистан	214395,0	44163,7	11441,5	29800,9	51356,3	42852,0

<https://stat.gov.kz/official/>

Показатели внешней торговли (в % к предыдущему году)

	2016	2017	2018	2019	2020
Экспорт в страны Содружества	79,9	128,9	113,9	106,8	89,2
Экспорт в другие страны	80,1	132,2	128,1	92,2	79,1
Импорт из стран Содружества	85,5	121,9	105,1	101,6	89,8
Импорт из других стран	80,0	110,3	114,3	125,2	100,6

<http://www.cisstat.com/>

Кыргызская Республика.

Проводится активная работа по повышению транспортной связанности регионов страны и увеличению ее транзитного потенциала.

Через территорию страны проходят следующие коридоры:

- КНР – Торугарт – Бишкек – Чу – Астана;
- КНР – Иркештам – Ош – Андижан – Ташкент – Самарканд – Бухара – порты Каспия;
- граница РФ – Семей – Алматы – Бишкек – Ош – Сарыташ – Карамык – Таджикистан – Афганистан – Иран – порты Персидского залива;
- КНР – Иркештам – Сарыташ – Карамык – Таджикистан – Афганистан – Пакистан.

Характеристика автомобильных дорог, включенных в состав Евразийских транспортных коридоров:

Наименование автомобильной дороги	Протяже н-ность, км	Категория дороги	Кол-во полос	Максимальная допустимая нагрузка на ось	
				10	11,5 т
Бишкек- а/п Манас	36,5	I	2-2	36,5	
Алматы-Бишкек-Ташкент	23	II	2	23	
Бишкек-Балыкчы-Нарын-Торугарт	539	I,II,III,IV	2-4	539	
Бишкек-Ош	665,7	I,II,III	2-4	665,7	
Ош-Сарыташ-Иркештам	113	II,III	2	113	
Ош-Баткен-Исфана-Кайрагач	403	II,III	2	403	
Тараз-Талас-Суусамыр	204	II,III,IV	2	204	
Наименование автомобильной дороги	Протяже нность, км	Среднегодовая суточная интенсивность движения, авт/сутки	Пропускная способность, тыс.авт/сутки		
Бишкек- а/п Манас	36,5	6795	>7000		
Алматы-Бишкек-Ташкент	23	11715	н/д		
Бишкек-Балыкчы-Нарын-Торугарт	539	11000/13000	н/д		
Бишкек-Ош	665,7	2500	5000		
Ош-Сарыташ-Иркештам	113	10000	12000		
Ош-Баткен-Исфана-Кайрагач	403	2500-3000	5000		
Тараз-Талас-Суусамыр	204	3446	н/д		

Источник: «Анализ эксплуатационных характеристик автомобильных дорог государств-членов, планируемых для включения в перечень евразийских транспортных коридоров», Евразийская экономическая комиссия, <https://eec.eaunion.org/comission/department/transport/info.php>

Реализация инфраструктурных проектов:

Строительство железной дороги «Китай – Кыргызстан – Узбекистан»

Строительство автодороги «Алматы – Иссык-Куль»

Показатели внешней торговли (в % к предыдущему году)

	2016	2017	2018	2019	2020
Экспорт в страны Содружества	101,7	124,0	108,9	97,6	86,8
Экспорт в другие страны	107,1	107,5	93,8	115,2	108,2
Импорт из стран Содружества	76,6	118,1	96,1	95,7	89,2
Импорт из других стран	119,0	107,3	120,5	90,2	60,0

<http://www.cisstat.com/>

Республика Молдова.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Объем грузовых перевозок, тыс. тонн						
АВТО	33,363.1	37,998.4	43,300.5	44,552.5	42,220.7	47,529.3
Ж/Д	3,493.0	4,793.9	4,928.4	4,270.9	2,887.4	3,317.6
Грузооборот, млн. т.-км.						
ВСЕГО						
АВТО	4,693.4	5,008.4	5,290.0	5,566.5	5,551.0	6,346.1
Ж/Д	789.9	987.1	1,012.0	940.3	599.0	664.5
Внешняя торговля со странами СНГ, тыс. долл. США						
	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Экспорт						
Армения	904.31	1,249.88	2,327.35	3,554.57	1,288.48	1,105.76
Азербайджан	4,665.19	6,587.43	5,341.97	5,008.53	3,071.78	4,333.60
Беларусь	103,539.10	109,994.00	87,234.06	80,423.40	65,881.91	67,811.32
Казахстан	13,183.14	17,041.16	16,118.54	9,951.73	13,841.56	13,978.16
Киргизия	1,784.93	1,285.53	1,230.88	1,395.21	716.01	1,740.40
Узбекистан	5,619.83	5,563.01	3,913.21	3,580.63	4,855.30	7,510.65
Россия	233,177.40	254,534.82	218,571.10	249,858.71	216,833.64	276,067.08
Таджикистан	548.29	407.36	354.82	176.39	294.44	270.17
Туркменистан	1,056.62	633.23	554.38	840.19	698.57	623.75
Импорт						
Армения	334.40	647.74	1,244.25	1,119.59	960.03	1,058.47
Азербайджан	594.95	216.17	575.50	807.17	4,161.33	1,450.06
Беларусь	101,288.44	114,591.46	128,169.80	130,979.99	113,783.26	145,292.88
Казахстан	3,154.30	1,737.22	5,995.32	11,652.20	58,287.41	15,830.1
Киргизия	120.23	276.38	345.97	160.92	381.90	966.64
Узбекистан	2,832.94	5,775.31	4,051.81	7,973.78	7,484.44	12,602.31
Россия	535,201.08	571,704.23	720,656.63	692,513.93	603,524.20	1,053,924
Таджикистан	1.43	2.65	0.31	0.14	0.77	15.04
Туркменистан	21.92	4.61	10,953.42	3,075.88	1,721.14	7,265.95

<https://statistica.gov.md/ru>

Показатели внешней торговли (в % к предыдущему году)

	2016	2017	2018	2019	2020
Экспорт в страны Содружества	84,1	111,8	89,9	104,6	86,7
Экспорт в другие страны	110,6	120,3	116,8	102,4	89,9
Импорт из стран Содружества	100,9	117,4	120,2	97,8	93,0
Импорт из других стран	100,8	121,1	119,0	102,7	92,6

<http://www.cisstat.com/>

Российская Федерация.

Перспективные МТК:

1. МТК «Россия – Китай» (Восток – Запад).

Цель – обслуживание внешней торговли Российской Федерации с азиатскими странами, транзитного обеспечения международной торговли на направлении Восток - Запад, в том числе с выходом на Кавказ и Азово-Черноморский бассейн.

В составе коридора выделяются маршруты:

- через Казахстан в Китай;
- через Монголию в Китай;
- непосредственно с территории России в Китай;
- по Транссибу и БАМУ через порты Дальнего Востока в Китай и другие страны АТР.

2. МТК «Россия – Турция».

Цель – обслуживание внешней торговли Российской Федерации с Турцией, странами Северной Африки, Ближнего Востока.

3. МТК «Россия – Иран – Индия» (Север – Юг).

Цель – обслуживание внешней торговли Российской Федерации со странами Закавказья и Каспийского региона, рынками Индии, стран Персидского залива и Юго-Восточной Азии.

В составе коридора выделяются три маршрута:

- западный - через Республику Дагестан и Республику Северная Осетия автомобильным и железнодорожным транспортом;

- транскаспийский - через Каспийское море морским и речным транспортом из портов Астрахань, Оля, Махачкала в иранские и туркменские порты на Каспии.

Характеристика морских портов:

Наименование	Специализация	Мощность
Астрахань, Оля	Все виды наливных, насыпных и генеральных грузов, паромные грузы, контейнеры	11 млн т, 26 причалов
Махачкала	Все виды наливных, насыпных и генеральных грузов	8,3 млн т

Источник: ЕАБР

- восточный – через Республику Казахстан и Туркмению автомобильным и железнодорожным транспортом.

Сроки доставки грузов из Индии в Россию по сухопутному маршруту могут составлять от 18 до 30 суток в зависимости от маршрута, что быстрее по сравнению с маршрутом через Суэцкий канал (30-45 дней).

Показатели внешней торговли (в % к предыдущему году)

	2016	2017	2018	2019	2020
Экспорт в страны Содружества	82,5	125,4	113,5	97,2	90,0
Экспорт в другие страны	83,1	124,7	127,7	93,6	77,7
Импорт из стран Содружества	91,5	124,4	105,3	101,9	90,6
Импорт из других стран	100,7	124,5	104,6	102,3	95,2

<http://www.cisstat.com/>

Республика Узбекистан.

Действующие внешнеторговые транспортные маршруты:

- страны СНГ/Юго-Восточной и Восточной Азии – Узбекистан – Афганистан – страны Южной Азии;

- Узбекистан – Туркменистан – Иран – Оман;

- КНР – Казахстан/Кыргызстан/Таджикистан – Узбекистан;

- Россия – Казахстан – Узбекистан;

- страны АТР – КНР – Кыргызстан – Узбекистан – Туркменистан – Азербайджан – Грузия – Турция – Европа;

- Кыргызстан/Таджикистан – Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция – Европа.

Перспективные проекты:

железная дорога «КНР – Кыргызстан – Узбекистан»;

железная дорога «Термез – Мазари-Шариф – Пешавар»;
 мультимодальный маршрут «Беларусь – Россия – Казахстан –
 Узбекистан – Афганистан – Пакистан»;
 мультимодальный маршрут «страны АТР – Кыргызстан/Таджикистан –
 Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция – Европа».

Внешняя торговля со странами СНГ, тыс. долл. США						
	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Экспорт						
Армения	1284,6	1376,9	2681,8	2847,1	4236,1	10353,9
Азербайджан	16320,7	27574,4	35610,2	52166,3	54227,7	75997,0
Беларусь	18221,5	27404,0	41347,7	48879,4	42560,7	59645,3
Казахстан	945023,7	1057579	1352167	1392964	908419,8	1178376
Киргизия	121450,9	178256,9	269735,8	669643,1	760459,1	792044,4
Туркменистан	79501,1	69902,3	59537,8	144331,6	126068,6	191886,2
Молдова	10720,1	7737,7	4257,9	8683,1	8250,5	15251,3
Россия	1794904	2019162	2117289	2531870	1485755	2088237
Таджикистан	164846,6	186065,2	237491,8	327557,3	405124,1	501902,4
Импорт						
Армения	1846,4	2234,8	2476,6	2511,8	2944,5	2998,4
Азербайджан	5201,7	4919,7	11551,8	21696,4	29528,3	42901,8
Беларусь	94362,9	154959,6	377167,3	283906,3	219540,8	319179,8
Казахстан	953886,2	998164,1	1567442	1942012	2097346	2742180
Киргизия	45990,9	75402,2	133122,7	150683,5	146697,4	161593,4
Россия	2397832	2709497	3538596	4137694	4173782	5462244
Молдова	6783,6	8023,4	3089,2	2499,0	3830,1	6628,3
Таджикистан	32173,9	51813,3	153003,1	152940,8	87966,0	103649,1
Туркменистан	129548,9	108007,6	243256,1	410071,9	412122,1	710141,1

<http://stat.uz>

Показатели внешней торговли (в % к предыдущему году)

	2016	2017	2018	2019	2020
Экспорт в страны Содружества	82,9	94,0	122,6	124,6	73,2
Экспорт в другие страны	106,6	109,2	106,1	124,9	103,0
Импорт из стран Содружества	93,8	123,6	142,7	115,2	103,1
Импорт из других стран	99,9	111,4	136,5	130,6	85,5

<http://www.cisstat.com/>

Республика Таджикистан.

Транспортная инфраструктура страны носит стратегический характер с точки зрения пересечения коммерческого трафика, являясь транзитным мостом между КНР, странами Центральной и Южной Азии, Ближнего Востока.

Ваханский коридор длиной 20 км отделяет Таджикистан от Пакистана.

Несмотря на сложный рельеф Таджикистан обладает развитой автодорожной инфраструктурой, включающей 17 автомобильных дорог международного значения. Через республику проходят три азиатские магистрали.

Душанбе является центральным транспортно-логистическим узлом для всех магистральных маршрутов.

Магистраль АМ7 пролегает с севера на юг, служа окном в Южную Азию через Афганистан. АМ65 (восток - запад) связывает республику с Киргизией и Узбекистаном. АМ66 пролегает до границы с КНР.

4 марта 2020 г. был открыт коридор Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Иран (Бендер-Аббас).

В рамках железнодорожной программы Таджикистан – Афганистан – Туркменистан может быть обеспечен дополнительный выход к Каспийскому морю.

Трансафганская железная дорога Термез – Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар может обеспечить развитие торговли с рынками Южной Азии, выход к морским портам Карачи, Гвадар, увеличив транзитный потенциал страны.

Показатели внешней торговли (в % к предыдущему году)

	2016	2017	2018	2019	2020
Экспорт в страны Содружества	129,9	146,3	123,1	84,8	64,3
Экспорт в другие страны	91,0	127,0	70,8	133,4	154,2
Импорт из стран Содружества	92,0	99,0	109,7	113,9	99,9
Импорт из других стран	84,0	82,4	119,2	95,9	84,7

<http://www.cisstat.com/>

Туркменистан.

Основные участки МТК:

- автомобильные дороги E60, E121;
- железные дороги на направлениях: граница с Казахстаном – Кызылкия – Берекет – Этрек – граница Ирана; Туркменбаши – Берекет – Сердар – Бехерден – Ашхабад – Мары – далее Южная Азия;
- морской порт Туркменбаши.

Характеристика морского торгового порта Туркменбаши:

Специализация	Мощность, млн. т. в год
Все виды насыпных и генеральных грузов, контейнеры	Общая протяженность причалов, у которых могут одновременно пришвартоваться 17 судов, превышает 1800 м 300 тыс. пассажиров, 75 тыс. грузовых машин, 400 тыс. контейнеров в год. Общая пропускная способность порта составляет 17 млн т грузов (без учета нефтепродуктов)

Источник: ЕАБР

* * * * *

Отдельно, в целях анализа возможностей развития региональных МТК, стоит рассмотреть опыт формирования современных логистических сервисов пятерки государств-членов Евразийского экономического союза (ЕАЭС).

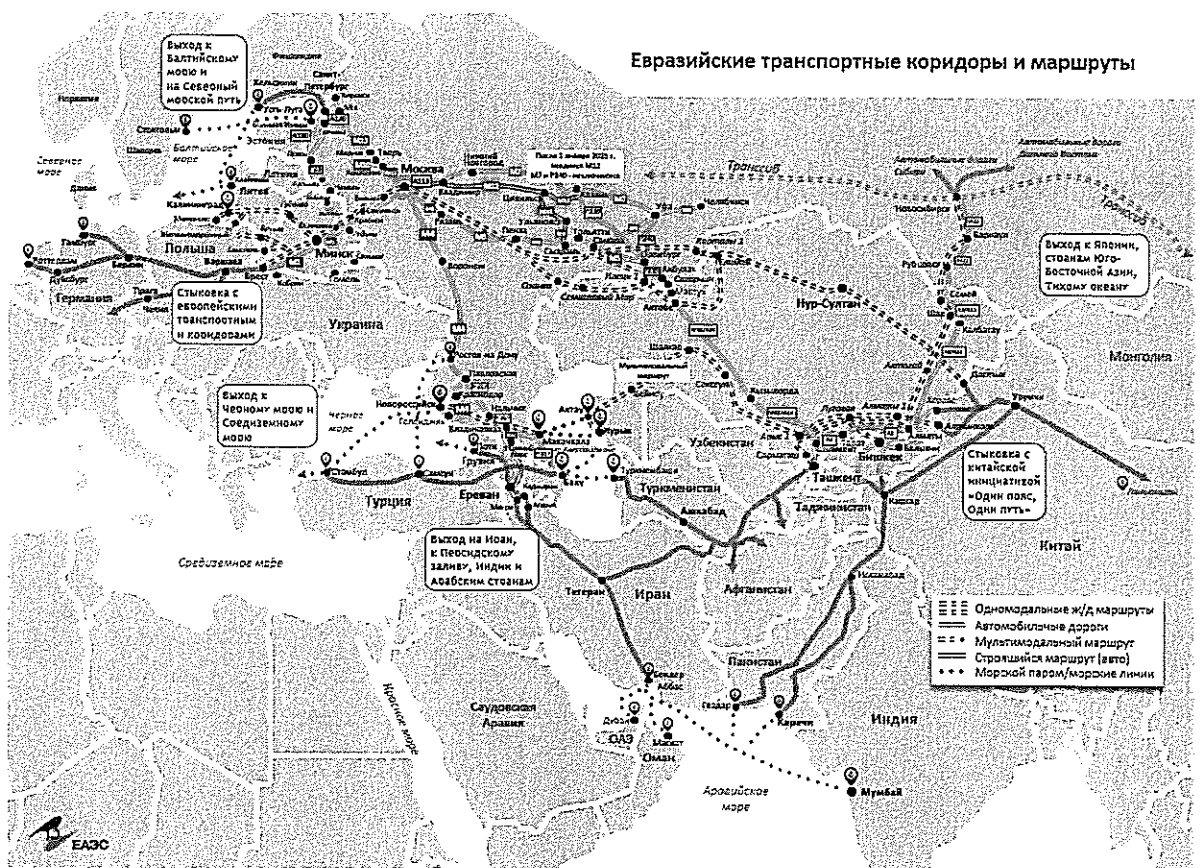


Рис. 1. Евразийские транспортные коридоры

Общие приоритеты евразийской пятерки по линии развития региональных и транзитных МТК отражены в Перечне евразийских транспортных коридоров и маршрутов, утвержденном распоряжением Коллегии ЕЭК от 26 октября 2021 года № 175 и Перечне приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств-членов ЕАЭС, утвержденном распоряжением Евразийского межправительственного совета от 26 августа 2022 г. № 19.

По евразийским транспортным коридорам обеспечивается:

- технологическая совместимость транспортной инфраструктуры, приоритетов и темпов ее развития;
- координация трафика.

На них же внедряются режимы, упрощающие осуществление транзитных и внутрирегиональных внешнеторговых перевозок, обеспечивая:

- согласование взаимовыгодных тарифных условий;
- упрощение контрольных процедур;
- развитие прямых смешанных перевозок.

Данные мероприятия фиксируются в среднесрочных «дорожных картах» по реализации Основных направлений скоординированной (согласованной) транспортной политики.

В настоящее время «на площадке» подкомитета по инфраструктуре и логистике Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре ЕЭК ведется работа по формированию комплексного плана развития евразийских транспортных коридоров.

Перспективные проекты:

«Европа – Западный Китай». Протяженность маршрута – 8 455 км, из которых большая часть по территории ЕАЭС: 2,3 тыс. км – по территории России, 2,7 тыс. км – по территории Казахстана. Инфраструктура маршрута предназначена как для грузоперевозок внутри ЕАЭС, так и для транзитных перевозок.

Контейнерный сервис «ОТЛК». АО «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» – оператор транзитных контейнерных сервисов между Китаем и Европой, который осуществляет транспортировку грузов через территорию России, Казахстана и Белоруссии по маршруту Брест/Брузги/Свислочь/Калининград – Достык/Алтынколь из Китая в Европу и в обратном направлении.

Проект «Евразийский агроэкспресс». Распоряжением Евразийского межправительственного совета от 25 февраля 2022 года № 3 поддержана инициатива по совместному проекту государств-членов ЕАЭС по осуществлению ускоренных железнодорожных и мультимодальных перевозок сельскохозяйственной продукции и продовольствия «Евразийский агроэкспресс».

Проект нацелен на увеличение объемов взаимных поставок и экспорта сельскохозяйственной продукции и продовольствия.

Формирование экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС. Цифровые технологии являются эффективным инструментом снижения информационных барьеров и обеспечения наиболее эффективной координации между различными участниками цепей поставок.

Экосистема цифровых транспортных коридоров – это открытая, цифровая среда обмена логистической информацией, включающая большое количество цифровых платформ и информационных систем, владельцами и (или) операторами которых может являться как бизнес, так и органы государственной власти.

В 2017 году Решением Высшего евразийского экономического совета от 11 октября 2017 года № 12 утверждены Основные направления реализации цифровой повестки ЕАЭС до 2025 года, где цифровые транспортные коридоры определены одним из ее приоритетов.

В 2020 году утвержден План мероприятий по формированию экосистемы цифровых транспортных коридоров Союза.

23 ноября 2020 года распоряжением Совета Евразийской экономической комиссии № 29 утвержден перечень сервисов и цифровой инфраструктуры, реализуемых в целях формирования экосистемы цифровых транспортных коридоров Союза, включающую 11 сервисов и цифровой инфраструктуры.

В настоящее время ведутся работы по созданию «витрины» национальных сервисов экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС.

Развитие электронного документооборота в морских пунктах пропуска государств – членов ЕАЭС. Утверждена Концепция развития

электронного документооборота в морских пунктах пропуска государств-членов Союза.

Целями развития электронного документооборота в морских пунктах пропуска являются повышение качества транспортных услуг и услуг в морском порту, переход на электронный документооборот при перемещении лиц, транспортных средств, грузов и товаров через таможенную границу.

В соответствии с ней ведется работа по подготовке рекомендации о внесении изменений в нормативные правовые акты государств – членов в целях развития электронного документооборота в морских пунктах пропуска государств – членов.

Соглашение о допустимых массах, осевых нагрузках и габаритах транспортных средств при движении по автомобильным дорогам государств – членов ЕАЭС, включенным в евразийские транспортные коридоры. В целях реализации пункта 25 Плана мероприятий («дорожной карты») по реализации Основных направлений скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов ЕАЭС на 2021-2023 гг. подготовлен проект Соглашения о допустимых массах, осевых нагрузках и габаритах транспортных средств при движении по автомобильным дорогам государств – членов Евразийского экономического союза, включенным в евразийские транспортные коридоры.

Проект Соглашения устанавливает допустимые массы, осевые нагрузки и габариты транспортных средств при движении по автомобильным дорогам, включенным в евразийские транспортные коридоры, перечень которых утвержден Распоряжением Коллегии Комиссии от 26 октября 2021 г. № 175.

Проект Соглашения направлен на гармонизацию условий перевозок, а также позволит устранить существующее ограничение в части несоответствия значений предельно допустимых масс, осевых нагрузок и габаритов транспортных средств в государствах-членах, включенное в согласованный государствами – членами Реестр препятствий на внутреннем рынке Союза.

Проект «Цифровизация грузовых железнодорожных перевозок». Утвержден план первоочередных мероприятий по цифровизации грузовых железнодорожных перевозок в интересах развития торгово-экономического сотрудничества между ЕАЭС и его государствами-членами, с одной стороны, и КНР, с другой.

Планом предусматриваются мероприятия, обеспечивающие повышение полноты и качества информационного обмена между железнодорожными перевозчиками, переход на безбумажные технологии в отношении перевозочных и товаросопроводительных документов для перемещения грузов внутри Союза, переход на юридически значимый электронный документооборот при оформлении международных перевозок, а также выстраивание электронного взаимодействия участников ВЭД с контролирующими органами государств-членов, включая сферы ветеринарного и фитосанитарного контроля.

Предполагается, что план мероприятий будет полностью реализован к марту 2023 года. Его осуществление позволит перейти на комплексную

электронную технологию перевозки грузов железнодорожным транспортом при двусторонних и транзитных перевозках между государствами ЕАЭС, а в дальнейшем – с сопредельными странами вне Союза, в первую очередь, с Китайской Народной Республикой.

Применение навигационных пломб. В рамках ЕАЭС подписано Соглашение «О применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок».

Использование заложенного в проекте механизма прослеживания позволяет решить проблему перемещения определенных категорий товаров по территории государств-членов ЕАЭС с соблюдением режима прозрачности и сохранности.

* * * * *

3. Рекомендации по развитию транзитного потенциала международных транспортных коридоров на пространстве СНГ

Государства-участники СНГ обладают развитой транспортной инфраструктурой автомобильного, железнодорожного транспорта, позволяющей обслуживать устойчивый грузовой поток регионального и транзитного товарообмена.

Динамика грузовых перевозок государств-участников СНГ в целом отражает глобальные тренды, в том числе, связанные с «ковидной» пандемией.

Статданные демонстрируют устойчивую положительную динамику к восстановлению доковидных объемов. Не во всех государствах-участниках этот процесс завершился.

Наиболее устойчивыми в горизонте 6-ти лет оставались объемы транзитных и внешнеторговых перевозок.

Анализ внешнеторговой статистики показал устойчивость товарооборота между государствами-участниками СНГ.

Рынок грузовых перевозок на пространстве СНГ функционирует в условиях конкуренции между различными видами транспорта.

Характерной его особенностью является превышение предложения провозных мощностей над спросом со стороны грузовладельцев.

Общая оценка эффективности использования МТК позволяет выделить ряд негативных аспектов:

- сохраняются «узкие места» на транспортной инфраструктуре, инфраструктуре пунктов пропуска;
- недостаточная загрузка отдельных участков маршрутов МТК;
- недостаточная согласованность развития транспортной и логистической инфраструктуры.

Все это содержит предпосылки к выработке мер по повышению эффективности эксплуатации инфраструктуры МТК СНГ и полноценному использованию их транзитных мощностей.

На основе проведенного анализа, выработаны следующие рекомендации по развитию транзитного потенциала МТК на пространстве СНГ:

- формирование МТК в парадигме создания коридоров экономического развития; развитие «евразийского каркаса»;
- развитие индустриальных парков, специальных экономических зон на транзитных направлениях;
- развитие опорных транспортно-логистических центров;
- реализация инвестиционных проектов, направленных на развитие транспортно-логистической инфраструктуры и ликвидацию «узких мест», развитие пунктов пропуска и транспортных узлов;
- модернизация пунктов пропуска на транзитных коридорах в таможенные пункты МТК;

- создание логистических сервисов посредством создания единых операторов, единого транзитного тарифа;
- развитие практики внедрения «зеленых коридоров»;
- обеспечение «беспшовности» сервисов: цифровизация технологических процессов с применением интеллектуальных систем, обеспечивающих возможность предварительного информирования, пропуска по электронным книжкам МДП (e-TIR), электронным накладным (e-CMR);
- внедрение интеллектуальных транспортных систем, IT-систем управления грузопотоками и инфраструктурой;
- развитие совместных маркетинговых механизмов продвижения МТК СНГ;
- увеличение уровня контейнеризации перевозимых грузов, развитие интермодальных и мультимодальных технологий перевозок.

* * * * *

4. Предложения в Перечень перспективных маршрутов международных транспортных коридоров на пространстве СНГ

Исходя из отраженных в разделе 1 документов, определяющих основные приоритеты развития МТК по территории государств-участников СНГ, сформированы предложения для включения в Перечень перспективных маршрутов международных транспортных коридоров на пространстве СНГ.

Данные предварительные предложения разработаны на основе участков МТК, согласованных государствами-участниками в рамках следующих документов:

- Распоряжение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 26 октября 2021 года № 175 «Об утверждении Перечня евразийских транспортных коридоров и маршрутов»;
- Соглашение между правительствами государств-членов Шанхайской организации сотрудничества о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок от 12 сентября 2014 г.;
- Протокол о международных автомобильных дорогах Содружества Независимых Государств от 11 сентября 1998 года.

Предложения в структуру Перечня МТК включают **3 направления.**

Восток - Запад: МТК «Россия – Центральная Азия – Китай».

Цель коридора: максимальное включение стран СНГ во внешнеторговый поток по линии Восток - Запад, развитие регионального сообщения Центральная Азия, Кавказ, Россия, Турция.

Данный МТК включает мультимодальные маршруты по линиям:

- Западный Китай (с ответвлением через Киргизию на Южный Китай) - Европа (через Брест, Санкт-Петербург, Калининград);
- Западный Китай - Азово-Черноморский бассейн (далее на Турцию) с морским участком через Каспий (для автомобильной перевозки – через порты Туркменбаши, Баку; для железнодорожной перевозки – через порты Актау/Курык, Махачкала). Маршрут имеет ответвления на Армению, Кыргызстан, Узбекистан (граница КНР – Кыргызстан - Узбекистан);

Север - Юг: МТК «Россия – Кавказ – Центральная Азия – Южная Азия».

Цель коридора: диверсификация выходов на рынки Юго-Восточной Азии, стран Персидского залива и включение стран Центральной Азии, Кавказа в МТК «Север - Юг», притяжение дополнительных транзитных потоков на направлениях Персидского залива, Южной, Юго-Восточной Азии (Афганистан, Пакистан, Индия, Южный Китай).

Включает мультимодальный маршрут: Беларусь – Россия – Казахстан – Узбекистан – Афганистан – Пакистан.

Сибирь - Юг: МТК «Сибирь/Урал – Центральная Азия – Южная Азия/Персидский залив».

Цель коридора: развитие транзита через Центральную Азию на направлении Россия - Южная, Юго-Восточная Азия, развитие регионального торгового сообщения.

Данный МТК включает маршруты по линиям:

- Сибирь - Центральная Азия - Персидский залив;
- Урал - Центральная Азия - Южная, Юго-Восточная Азия.

Обозначенные направления маршрутов МТК представлены на рисунке 2.

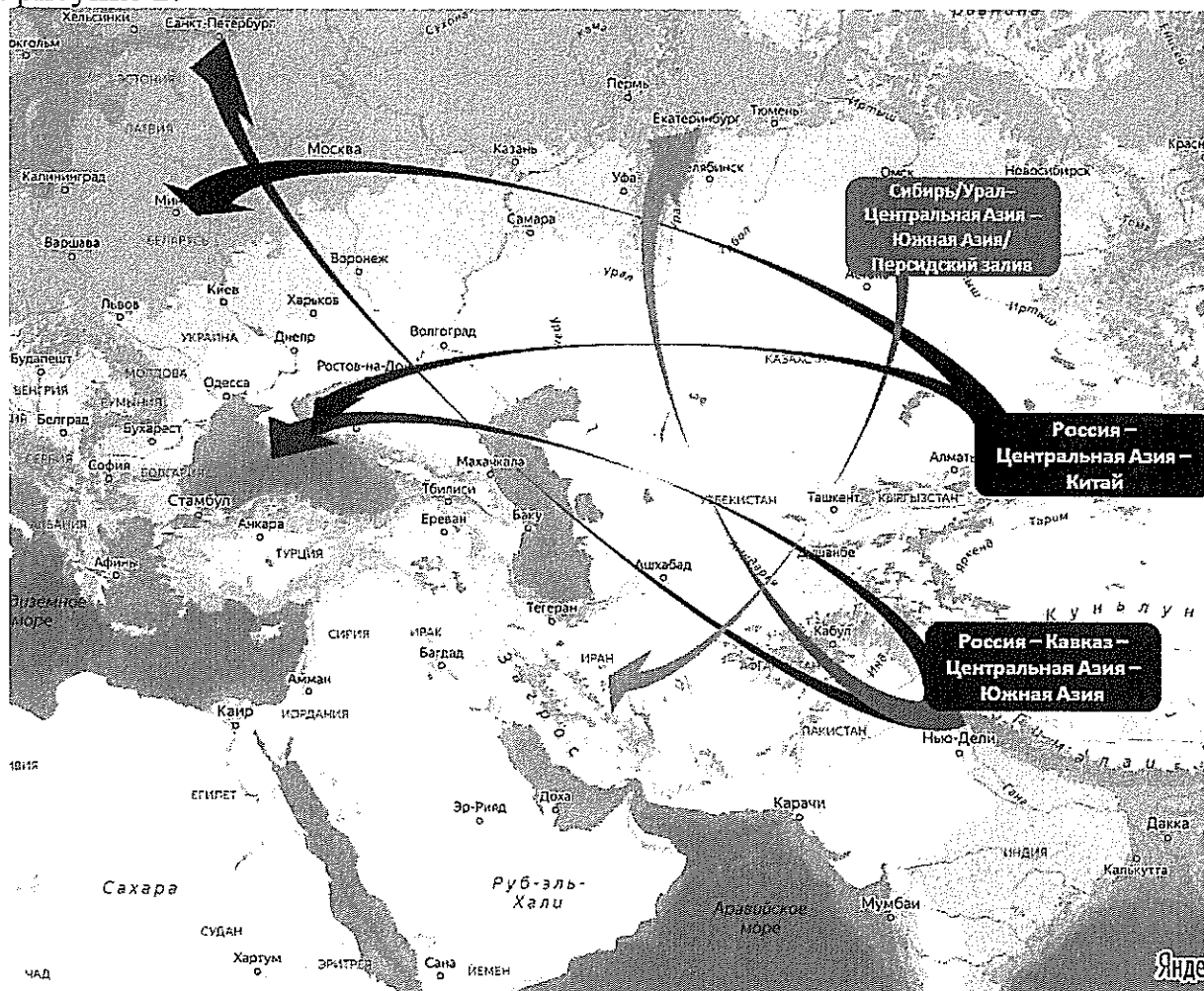


Рис. 2. Предложения в Перечень перспективных маршрутов МТК на пространстве СНГ

Предложения в Перечень перспективных маршрутов МТК на пространстве СНГ

№	Коридор/маршрут	№	Ответвление
Направление Восток-Запад: Россия – Центральная Азия – Китай			
1.	Республика Беларусь - Смоленск - Владимир - Сагарчин (Российская Федерация)/Жайсан	1.1.	а/д: Тараз - Карасу (Республика Казахстан) - АПП «Ак-Тилек» (Кыргызская Республика) – Кант <u>ШОС</u>
		1.2.	а/д: Шымкент - Конысбаева (Республика

	(Республика Казахстан) - Актобе - Кызылорда - Шымкент - Тараз - Алматы - Коргас (Республика Казахстан)/Хоргос (Китайская Народная Республика) ЕТК		Казахстан)/Яллама (Республика Узбекистан) – Чиназ ШОС
2.	Граница Китайской Народной Республики - Достык/Алтынколь - Илецк-1 - Смоленск/Вязьма – Брест/ Брузги/ Свислочь/ Гудогай и далее на Европу с ответвлениями ЕТК	2.1.	ж/д: по территории Республики Казахстан на Елимай (Карталы-1) - Красное/Осиновка - Брест и далее на Европу, а также Семиглавый Мар (Озинки) - Красное/Осиновка - Брест и далее на Европу
		2.2.	ж/д: на Калининград (мультиmodalный маршрут через морской порт Калининград), Мамоново и Железнодорожный (одноmodalный железнодорожный маршрут) ЕТК
3.	Граница Китайской Народной Республики – порт Новороссийск (Россия)	3.1.	ж/д+море: граница Китайской Народной Республики - Алтынколь - Алматы-1 - Луговая - Арыс-1 - Сексеул - Шалкар - Бейнеу - морской порт Актау/Курык, далее на судне (пароме) до морского порта Махачкала и далее до морского порта Новороссийск (мультиmodalный маршрут через морские порты Актау, Курык, Махачкала, Новороссийск) ЕТК
		3.2.	а/д+море: Махачкала - Баку - Туркменбаши - Ашхабад - Мары - Чарджоу - Бухара - Самарканд - Джизак - Ташкент - Шымкент - Жамбыл - Бишкек - Алматы - Хоргос - граница Китая МАД СНГ
		3.3.	а/д: Владикавказ - граница Грузии (в направлении границы Республики Армения) и далее до Еревана ЕТК
		3.4.	ж/д: граница КНР – Кыргызстан – Узбекистан
<p>Направление Север-Юг: Россия – Кавказ/Каспий (стыковка с Север - Юг) – Центральная Азия – Южная Азия (Афганистан, Пакистан, Индия/Южный Китай)</p>			
4.	Минск - Москва - Воронеж – Ростов-на-Дону ЕТК - Минеральные Воды - Махачкала - Баку - Туркменбаши - Ашгабад - Мары - Чарджоу - Бухара -Бухара - Карши - Термез - граница Афганистана МАД СНГ далее на Пакистан, Индию	4.1.	Бухара - Самарканд - Джизак - Ташкент - Шымкент - Жамбыл - Бишкек - Алматы - Хоргос - граница Китая МАД СНГ
		4.2.	Термез - Душанбе - Джиргаталь - Карамык - Иркештам - граница Китая МАД СНГ
		4.3.	Павловская - Краснодар - Геленджик – Новороссийск ЕТК
		4.4.	Воронеж - Саратов - Уральск - Актюбинск - Кзыл-Орда - Шымкент - Жамбыл - Бишкек - Нарын - Торугарт - граница Китая МАД СНГ
		4.5.	а/д: Ростов-на-Дону - Павловская - Нальчик - Владикавказ - Нижний Ларс - граница Грузии (в направлении границы Республики

			Армения) ЕТК
		4.6.	Воронеж - Волгоград - Астрахань - Атырау - Бейнеу - Нукус - Бухара - Карши - Термез - граница Афганистана МАД СНГ далее на Пакистан, Индию (РУ)
<p>Направление Сибирь-Юг: Сибирь/Урал – Центральная Азия – Южная Азия/Персидский залив</p>			
5.	Новосибирск – Казахстан – Узбекистан - Туркменистан - граница Ирана – Персидский залив	5.1.	ж/д: Новосибирск - Барнаул - Рубцовск - Семей - Шар - Актогай - Алматы – Луговая - Сарыагаш - граница Республики Узбекистан ЕТК Узбекистан - Туркменистан - граница Ирана и далее в страны Персидского залива
		5.2.	а/д: Новосибирск - граница Республики Казахстан", включающий в себя автомобильную дорогу А-322 Барнаул - Рубцовск - граница с Республикой Казахстан (и далее по территории Республики Казахстан) ЕТК
		5.3.	ж/д: Луговая – Бишкек ЕТК
6.	Екатеринбург – Челябинск – Казахстан (через Кызылорда, Шымкент) – Термез (Узбекистан) – Мазари-Шариф – Кабул (Афганистан) – Пешавар (Пакистан) – Индия	6.1.	а/д: Челябинск - Кустанай - Акмола - Караганда - Алматы - Бишкек - Ош - Андижан - Коканд - Ташкент - Душанбе - Нижний Пяндж - граница Афганистана МАД СНГ – Пакистан - Индия
<p><i>Примечание:</i></p> <p>ЕТК - Распоряжение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 26 октября 2021 года № 175 «Об утверждении Перечня евразийских транспортных коридоров и маршрутов»;</p> <p>ШОС - Приложение № 1 к Соглашению между правительствами государств-членов Шанхайской организации сотрудничества о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок, подписанному 12 сентября 2014 г.;</p> <p>МАД СНГ - Протоколом о международных автомобильных дорогах Содружества Независимых Государств от 11 сентября 1998 года;</p> <p>«а/д» – автомобильный маршрут; «ж/д» железнодородный маршрут; «море» – морской маршрут</p>			

5. Рекомендуемые концептуальные подходы к развитию международных транспортных коридоров на пространстве СНГ

Эффективная эксплуатация и развитие МТК предполагают формирование согласованных подходов к развитию МТК как: внешнеторговых артерий (рыночный подход); объектов отраслевого взаимодействия заинтересованных государств; организационно-технологических объектов (логистический подход).

1. МТК как внешнеторговая артерия - функция развития регионального и транзитного внешнеторгового товарооборота.

Опыт Евразийского экономического союза показал эффективность развития общеэкономического взаимодействия – устранение торговых барьеров, барьеров для бизнеса интенсифицируют товарообмен.

Одновременно координация развития транспортно-логистической инфраструктуры, согласование технических и технологических параметров инфраструктуры МТК, согласованное администрирование развития их маршрутов на евразийском треке показали высокую эффективность.

Развитие МТК как внешнеторговой артерии (на основе рыночного подхода) предполагает движение в направлении: формирования единого транзитного пространства СНГ; формирования МТК как экономического коридора; выявления и устранения административных барьеров, увеличения объемов взаимной торговли; формирования МТК как современного клиентоориентированного сервиса по принципу «одного окна»; развития торговли, в том числе транспортными услугами, с третьими странами.

2. МТК - функция взаимодействия государств, по территориям которых проходят участки маршрутов МТК, что может давать взаимовыгодный синергетический эффект.

Государства-участники СНГ сегодня активно взаимодействуют в рамках региональных форматов:

	ЕАЭС	СНГ	ШОС
Беларусь	+	+	наб.
Казахстан	+	+	+
Киргизия	+	+	+
Армения	+	+	-
Азербайджан	-	+	пд
Узбекистан	наб.	+	+
Россия	+	+	+
Таджикистан	-	+	+
Туркменистан		наб.	-
Молдова	наб.	+	-

пояснения:

«+» – государство является участником;

«наб.» – государство является наблюдателем;

«пд» – государство является партнером по диалогу.

Взаимодействие в рамках многосторонних форматов позволяет объединять усилия в развитии транзитного потенциала региональных МТК, повышении их привлекательности (безопасность, безбарьерность, скорость, стоимость) для глобальных внешнеторговых партнеров.

Развитие МТК как объекта взаимодействия заинтересованных государств предполагает развитие координации транспортной политики в отношении: развития приоритетных транзитных МТК; сотрудничества по выявлению и устранению административных, технологических барьеров, «узких мест» инфраструктуры, препятствующих увеличению региональных и транзитных грузовых потоков.

3. МТК как технологический объект (на основе логистического подхода).

Исходя из логики, отраженной в межправительственном Соглашении о согласованном развитии международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств-участников СНГ (далее – Соглашение МТК СНГ), Основных направлениях скоординированной (согласованной) транспортной политики в рамках Евразийского экономического союза, международный транспортный коридор как объект включает в себя атрибуты: инфраструктура, совокупность транспортных коммуникаций на направлениях наибольшей концентрации грузовых потоков; перевозки в международном сообщении; технологические, организационно-правовые условия перевозок.

Развитие МТК как единого объекта концептуально предполагает деятельность в отношении следующих их элементов (рисунок 3):

1. **Инфраструктурный (базовый) или ресурсный;**
2. **Логистический (процессный) или информационно-логистический;**
3. **Управленческий, в том числе нормативно-правовой (верхнеуровневый/ операционный).**

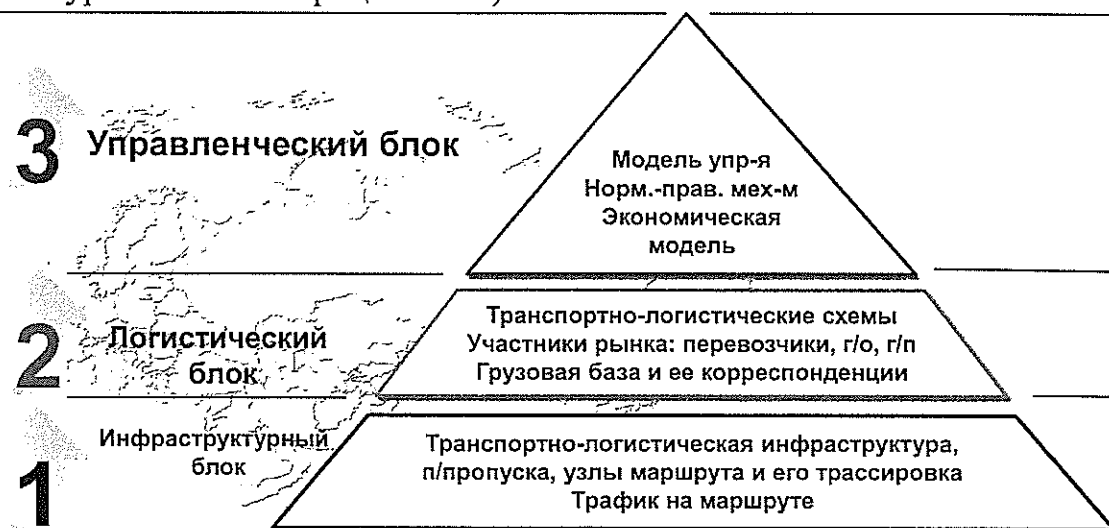


Рис. 3. Концепция формирования и развития МТК

В Соглашении МТК СНГ данные элементы обозначены как «подсистемы» МТК:

- **ресурсного обеспечения МТК** - совокупность элементов транспортного, инфраструктурного, финансового, технологического обеспечения, а также систем обеспечения безопасности движения,

сохранности грузов и охраны окружающей среды, регулирующих осуществление международного транспортного процесса на направлениях МТК;

- **информационно-логистического обеспечения МТК** - совокупность средств и правил информационно-документальной организации перевозок грузов и пассажиров, их мониторинга, сбора данных и анализа эффективности использования МТК.

- **нормативно-правового обеспечения МТК** - комплекс международных договоров и национальных нормативных правовых актов государств-участников СНГ в транспортной сфере, регламентирующих развитие МТК.

На рисунке 4 представлен комплекс объектов, на которые может оказываться регулирующее воздействие в целях формирования и развития маршрутов МТК в рамках обозначенных подходов.

	№	Уровень («слой»)	Объект	Описание характера мероприятий (укрупненно)
Управленческий блок	3.1	Организационный уровень	Организационные схемы взаимодействия	Организационные схемы взаимодействия на международном и внутригосударственном уровнях: G2G, G2B, B2B
	3.2	«Юридический» уровень	Нормативный правовой механизм	Выработка нормативного правового механизма работы маршрута (закрепления условий его работы)
	3.3	Экономический уровень	Экономическая модель маршрута	Прогноз экономической эффективности маршрута
Логистический блок	2.1	Логистический уровень	Транспортно-логистические схемы	Транспортно-логистические схемы работы на маршруте
	2.2	«Слой» рынка	Участники рынка	Участники транспортно-логистического процесса Грузоотправители и грузополучатели
	2.3	Технологический уровень	Условия, правила и режимы работы на маршруте	Условия и режимы их работы на маршруте
	2.4	Грузовая база	Номенклатура грузов по ТНВЭД Корреспонденция грузопотоков	Номенклатура грузов по ТНВЭД Корреспонденция грузопотоков
Инфраструктурный блок	1.1	Инфраструктурный уровень	Инфраструктура	Транспортно-логистическая инфраструктура, узлы маршрута и его трасса (трассировка), пункты пропуска, цифровая инф-ра
			Трафик	Степень загруженности участков инфраструктуры (трафик)

Рис. 4. Комплекс объектов МТК

Развитие МТК как технологического объекта предполагает развитие координации технологических параметров инфраструктуры, логистики, формирование современных логистических сервисов как услуги, «прозрачной» для грузовладельцев с точки зрения ключевых параметров: безопасность перевозки, ее скорость и стоимость.

Вывод. Для повышения эффективности эксплуатации действующих маршрутов МТК требуется внедрение рыночного, логистического и проектного подходов к формированию и эксплуатации маршрутов МТК как клиентоориентированному сервису, услуге, что потребует:

- формирования перечня согласованных государствами СНГ маршрутов МТК;
- разработки технико-экономического обоснования для каждого из согласованных маршрутов;
- согласования технологических параметров на них;

- ревизии административных, технологических, внешнеторговых барьеров;
- согласования условий перевозки;
- выработки операционных моделей работы на маршрутах;
- разработки транспортно-технологических и логистических моделей их функционирования;
- разработки и согласования «выходных» параметров логистических маршрутов для потребителя: скорость перевозки; конечная стоимость услуги; уровень безопасности; уровень качества;
- внедрения цифровых клиентских сервисов («одно окно») на согласованных маршрутах.

На основе анализа опыта реализации международных проектов по внедрению сквозных логистических сервисов на действующих маршрутах МТК государств-участников СНГ,

исходя из того, что приоритетные направления гармонизации подсистем (нормативно-правовая; информационно-логистическая; ресурсная) обеспечения МТК государствами-участниками СНГ определены в Соглашении МТК СНГ, Приоритетных направлениях сотрудничества государств-участников СНГ в сфере транспорта на период до 2030 года,

рекомендации по действиям, направленным на согласование подходов по развитию маршрутов МТК на пространстве СНГ, включают:

1. Утверждение Плана работы Совета по международным транспортным коридорам при КТС СНГ на период до 2024 года;
2. Утверждение Перечня маршрутов МТК СНГ;
3. Утверждение среднесрочного Плана совместных практических действий по гармонизации подсистем (нормативно-правовая; информационно-логистическая; ресурсная) обеспечения маршрутов МТК, включенных в Перечень;
4. Разработка комплексных международных проектов для приоритетных маршрутов МТК, включенных в Перечень, предусматривающих разработку технико-экономических, транспортно-технологических, логистических, операционных моделей их функционирования.

* * * * *

Заключение

Проведенный анализ эффективности использования потенциала МТК, проходящих по территории государств-участников СНГ, показал наличие разветвленной сети региональных и транзитных маршрутов, обеспечивающих выходы на глобальные рынки.

Вместе с тем, уровень взаимосвязанности региональных маршрутов МТК недостаточен, что снижает эффективность транспортного обслуживания взаимной торговли, снижает взаимный торговый потенциал государств-участников СНГ.

Общий анализ показал, что имеется существенный потенциал повышения эффективности действующих маршрутов МТК на пространстве СНГ.

Это потребует развития совместных усилий государств-участников по:

- развитию мер администрирования развития маршрутов МТК на пространстве СНГ;
- реализации общих подходов по развитию их участков;
- внедрению мультимодальных, интермодальных технологий;
- развитию современных сквозных сервисов на основе логистического подхода.

* * * * *