

МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЙ СОВЕТ ДОРОЖНИКОВ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ СНГ

ИНФОРМАЦИЯ

**О РЕАЛИЗАЦИИ ПРОТОКОЛА О МЕЖДУНАРОДНЫХ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ
СОДРУЖЕСТВА НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ
ОТ 11 СЕНТЯБРЯ 1998 ГОДА**

Москва, 2019 год

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
I. Состояние международных автомобильных дорог СНГ и перспективы их развития.....	5
II. реализация Протокола о международных автомобильных дорогах Содружества Независимых Государств от 11 сентября 1998 года	11
Республика Армения.....	11
Республика Беларусь.....	12
Республика Казахстан.....	15
Кыргызская Республика	17
Республика Молдова.....	21
Российская Федерация.....	23
Республика Таджикистан	28
Выводы	31

ВВЕДЕНИЕ

Международные автомобильные дороги СНГ (МАД) – это совокупность имеющихся и вновь создаваемых дорог с соответствующим обустройством, которые можно рассматривать как систему, обеспечивающую оптимальные перевозки пассажиров и грузов на направлениях, связывающих территории государств – участников СНГ. Сеть МАД представляет собой сочетание основных и промежуточных автомобильных дорог, ориентированных по направлениям север – юг и запад – восток с ответвлениями и соединительными дорогами.

В современных условиях возрастает роль автомобильных дорог в качестве механизма реализации геополитических интересов и экономических стратегий любого государства. Наличие развитой сети автомобильных дорог является одним из обязательных условий экономического развития государств – участников СНГ. Уровень развития и транспортно-эксплуатационное состояние автомобильных дорог оказывают непосредственное влияние на динамику основных экономических показателей, объемы ВВП, объемы государственного бюджета, степень занятости населения и т.д.

Накопленный опыт развития дорожного хозяйства в каждом из государств – участников СНГ показывает необходимость формирования согласованного подхода к решению задач по совершенствованию функционирования международных автомобильных дорог и повышению их эффективности. Такого же подхода требует и проблема устойчивого финансирования дорожных работ в объемах, предусмотренных национальными программами развития и совершенствования сети МАД.

Целями развития МАД являются приведение их уровня в соответствие с потребностями экономики и населения государств – участников СНГ, а также интеграция в европейскую и азиатскую системы автомобильных дорог и международных транспортных коридоров (МТК).

Исходя из необходимости объединения усилий по развитию и совершенствованию МАД, Межправительственный совет дорожников (МСД) инициировал разработку Протокола о международных автомобильных дорогах Содружества Независимых Государств (11 сентября 1998 года) (далее – Протокол). При подготовке Протокола за основу было принято аналогичное Европейское соглашение о международных автомагистралях от 15 ноября 1975 года.

Участниками Протокола являются Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Республика Молдова, Российская Федерация и Республика Таджикистан (подписаны членами Президиума Межгосударственного экономического Комитета Экономического союза от имени Совета глав правительств СНГ в соответствии с принятым им Решением от 6 марта 1998 года). При этом дорожные администрации государств – участников СНГ, не подписавших Протокол, на практике также осуществляют деятельность по развитию МАД, проходящих по их территориям, и информируют МСД о реализуемых проектах.

МСД согласно подписанному Протоколу регулярно осуществляет мониторинг МАД путем проведения международных автопробегов. Уже проведено 4 международных автопробега, в том числе 1 по странам Европы с целью изучения зарубежного опыта.

I. СОСТОЯНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ СНГ И ПЕРСПЕКТИВЫ ИХ РАЗВИТИЯ

Подписание Протокола позволило выделить приоритетные для развития в рамках СНГ автодорожные маршруты. В соответствии со статьей 2 Протокола Стороны, подписавшие Протокол, принимают надлежащие меры для того, чтобы участки МАД, находящиеся в пределах территории соответствующего государства – участника СНГ, были приведены в соответствие с общими требованиями к МАД.

Информационное обеспечение и координацию указанной деятельности министерств транспорта и дорожных администраций в рекомендательной форме осуществляет МСД.

Именно Протокол стал базой для дальнейшей работы дорожных администраций государств – участников СНГ, определив на ближайшую перспективу пути развития МТК, проходящих по территориям государств – участников СНГ. Согласно этому документу происходила дальнейшая интеграция МАД в единую транспортную систему Европы и Азии.

На основании полученных от дорожных администраций государств – участников СНГ данных подготовлена информация о состоянии МАД и перспективе их развития (табл. 1).

В течение 21 года дорожными администрациями государств – участников СНГ проводилась работа по дальнейшему развитию и совершенствованию МАД.

Вопрос о реализации Протокола неоднократно рассматривался на заседаниях МСД и совещаниях его рабочих групп. Рабочая группа по управлению и развитию дорожного хозяйства совместно с Секретариатом МСД осуществляет постоянный мониторинг за ходом реализации Протокола, регулярно обобщает и анализирует представляемые дорожными администрациями материалы.

Учитывая необходимость приведения МАД в соответствие с определенными Протоколом требованиями (в том числе на границах), дорожниками государств – участников СНГ активно ведутся работы по реконструкции и ремонту дорог на подъездах к границам сопредельных государств (табл. 2).

ИНФОРМАЦИЯ
о состоянии МАД и перспективе их развития по состоянию на 1 января 2019 года

№ п/п	Государства – участники СНГ	Количество маршрутов	Протяженность, км	Максимальная допустимая нагрузка на ось, т	Междуна- родный показатель ровности IRI, м/км	Выполнены реконструкция и капитальный ремонт за 1999–2019 годы		Выполнены реконструкция и капитальный ремонт за 2019 год		Планируемые проекты развития на период до 2021 года*	
						Рекон- струкция, капитальный ремонт, км	Стоимость работ, млн долларов США	Реконструкция, капитальный ремонт, км	Стоимость работ, млн долларов США	Протя- женность, км	Проектная стоимость работ, млн долларов США
1.	Республика Армения**	4	953,4	10	5,03–6,2	209,41	79,97	49	3,7	353,7	684,8
2.	Республика Беларусь***	11	3 860	11,5	1,76–4,12	67,3	134,4	32,5	367,3	–	–
3.	Республика Казахстан****	17	11 347	13	–	4 882,7	4 209,4	508	1 130,2	–	–
4.	Кыргызская Республика	8	18 870,26	10	–	7 402,9*	29 950,8*	383,7	3 094,8	366,45	16 100
5.	Республика Молдова**	4	924,5	10	3,2–5,01	94	72,7	–	–	–	–
6.	Российская Федерация	33	7 963,7	11,5	4,3	1 092,3	99 410,7	537,2	56 684	1 277,4	120 739,2
7.	Республика Таджикистан*****	8	2 530,6	10	–	933	1192,2	40	92,2	493,1	898,6
ИТОГО		85	46 449,46	10–15	3,2–6,2	14 681,61	135 050,17	1 550,4	61 372,2	2 490,65	121 637,80

* Данные за период 2006–2019 годов.

** Данные за 2015 год.

*** Данные по состоянию на 01.01.2019.

**** Данные по состоянию на 01.11.2019.

ИНФОРМАЦИЯ
о состоянии международных автомобильных дорог СНГ на подъездах к границам сопредельных государств
по состоянию на 1 января 2019 года

№ п/п	Государства – участники СНГ	Количество пунктов пропуска	Среднее время ожидания выезда/въезда, мин.	Количество транспортных средств выезд/въезд, авт./сут.	Технические характеристики дороги и инфраструктуры на подъезде к пункту пропуска, всего по дороге / в том числе по пункту пропуска на границе							
					Категория дороги	Максимальная допустимая нагрузка на ось, т	Количество АЗС	СТО, шт./мест	Терминалы, шт./мест	Отели, шт./мест	Стоянки, шт./мест	Пункты питания, шт./мест
1.	Республика Армения**	4	40	–	II–III	10	262	64	12	36	77	54
2.	Республика Беларусь***	13	–	–	I–IV	11,5	19	4	–	4	15	23
3.	Республика Казахстан****	17	30–360	50 183	I–IV	13	524	76	–	60	8	485
4.	Кыргызская Республика	13	10–60	761/1 090	II–V	10	41*	27/107*	2/10*	17/560*	20/333*	68/2 440*
5.	Республика Молдова	6	Легковые 5–15, автобусы 20–30, грузовые 30–60	–	II	10	16	6	1	12	13	10
6.	Российская Федерация	12	30	0	I–IV	11,5	2/10	–	–	1/10	4/15	5/100
7.	Республика Таджикистан*****	18	60	182	II–IV	8–10	–	934	10	–	64	–
ИТОГО		83										

* Данные за 2017 год.

** Данные за 2015 год.

*** Данные по состоянию на 01.01.2019 (информация по сервису соответствует 10-километровой зоне от границы).

**** Данные по состоянию на 01.11.2016.

***** Данные по состоянию на 01.10.2019.

Важным международным договором, определяющим реализацию Протокола и развитие МАД, явилось Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств – участников СНГ, от 4 июня 1999 года, которое вступило в силу с 20 июля 1999 года.

Указанное Соглашение вступило в силу для шести государств: Республики Армения – с 27.04.2000; Республики Беларусь – с 14.04.2000; Республики Казахстан – с 03.02.2003; Кыргызской Республики – с 14.04.2000; Российской Федерации – с 28.04.2000 и Республики Таджикистан – с 14.04.2000, Украина уведомила о присоединении к указанному Соглашению с 16.12.1999.

В дальнейшем развитие МАД осуществлялось в свете реализации:

Меморандума о сотрудничестве государств – участников СНГ в области международных транспортных коридоров от 18 сентября 2003 года;

Концепции согласованной транспортной политики государств – участников СНГ на период до 2010 года, утвержденной Решением Совета глав правительств СНГ от 15 сентября 2004 года;

Приоритетных направлений сотрудничества государств – участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года, утвержденных Решением Совета глав правительств СНГ от 14 ноября 2008 года;

Концепции повышения эксплуатационной надежности мостовых сооружений на автомобильных дорогах государств – участников СНГ на 2008–2015 годы, утвержденной Решением Совета глав правительств СНГ от 23 мая 2008 года;

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

При этом Концепция повышения эксплуатационной надежности мостовых сооружений на автомобильных дорогах государств – участников СНГ на 2008–2015 годы (далее – Концепция), разработанная МСД и учитывающая международные обязательства государств – участников СНГ и положения Протокола, предоставляет возможность научно обосновать приоритетность капитальных вложений в разработку и реализацию национальных планов поддержания и развития МАД, и в первую очередь на наиболее важных направлениях.

Кроме того, использование положений Концепции на практике позволило:

увеличить безопасную скорость движения (эффект от увеличения разрешаемой скорости движения на 20 км/ч, например, с 40 до 60 км/ч, с одного моста длиной 100 м составляет 200 долларов США при интенсивности 10 тыс. авт./сутки);

снизить количество дорожно-транспортных происшествий (ДТП) (эффект от увеличения габарита и установки требуемых ограждений безопасности выражается снижением в среднем количества ДТП на 10 мостов – на 20 в год, в том числе снижением тяжести последствий – на 8 раненых и 2 погибших).

Для реализации Протокола в рамках МСД была также разработана Концепция скоординированной политики по законодательно-правовому обеспечению финансирования и организационному развитию дорожного хозяйства, подписанная на заседании МСД 16 мая 2002 года руководителями (полномочными представителями) дорожных администраций Республики Беларусь, Республики Казахстан, Республики Молдова, Российской Федерации, Республики Таджикистан, Украины и Грузии.

Накопленный опыт развития дорожного хозяйства показал необходимость формирования системного подхода к решению задач по совершенствованию управления этой важнейшей отрасли экономики. Такого же подхода требует и решение проблемы устойчивого финансирования дорожных работ в объемах, предусмотренных национальными программами развития и совершенствования сети автомобильных дорог, особенно МАД.

Основными задачами, обеспечивающими достижение целей, определенных Концепцией, являлись:

- анализ принятых в государствах законов и других нормативных правовых актов, определяющих деятельность дорожного хозяйства;

- осуществление, при необходимости, мер по гармонизации законодательной базы, обеспечивающей реализацию согласованной дорожной политики на межгосударственном и национальном уровнях;

- совершенствование системы государственного управления дорожным хозяйством, обеспечивающей эффективное руководство развитием и состоянием МАД;

- определение приоритетов, обеспечивающих наиболее эффективное использование финансовых ресурсов в дорожном хозяйстве, совершенствование системы управления инвестиционным процессом;

- создание условий для устойчивого финансирования дорожного хозяйства, национальных программ развития и совершенствования сети международных автомобильных дорог.

С учетом положений Плана мероприятий по реализации третьего этапа (2016–2020 годы) Стратегии экономического развития СНГ на период до 2020 года, утвержденного Решением Совета глав правительств СНГ от 30 октября 2015 года, министерства транспорта и дорожные администрации государств – участников СНГ ведут планомерную работу по его реализации.

На 41-м заседании МСД (п. 16 протокола заседания от 24 июня 2019 года) по согласованию с руководством Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики, а также Министерства транспорта Республики Таджикистан было принято решение о проведении двух мониторингов: 15–21 июля 2019 года на территории Кыргызской Республики по маршруту: Алматы – граница Республики Казахстан с Кыргызской Республикой – Бишкек – Балыкчи – Нарын – Джалал-Абад – Ош – Исфана – граница Кыргызской Республики и 18–25 августа 2019 года по территории Республики Таджикистан по маршруту: граница Республики Узбекистан – Турсунзаде – Душанбе – Айни – Шахристан – Худжанд – Исфара – граница Кыргызской Республики.

В ходе проведения мониторингов участники осмотрели не только международные, но и республиканские, городские и местные дороги. Это связано с тем, что многие государства Центральной Азии в последнее время особое внимание обращают на развитие автомобильных дорог в сельской и горной местности. Например, 2018 год был объявлен в Кыргызской Республике Годом развития регионов, и эта работа будет продолжаться в последующем.

II. РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОТОКОЛА О МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ СОДРУЖЕСТВА НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ ОТ 11 СЕНТЯБРЯ 1998 ГОДА

Учитывая важность реализации Протокола, МСД регулярно проводит мониторинги МАД, а дорожные администрации государств – участников СНГ улучшают состояние существующей сети автомобильных дорог и работают над дальнейшим развитием Перечня международных автомобильных дорог Содружества Независимых Государств (приложение 1 к Протоколу).

В соответствии со статьей 8 Протокола изменения в указанный Перечень вносятся по согласованию автодорожных администраций Сторон, по территориям которых проходят дополнительно предлагаемые и изменяемые маршруты МАД, и оформляются протоколами, подписываемыми руководителями автодорожных администраций Сторон.

Более подробная информация о ходе реализации Протокола по государствам приведена ниже.

Республика Армения

В настоящее время в Республике Армения ведутся работы по строительству и реконструкции международных дорог, в частности, реализуются инвестиционная программа по развитию дорожного коридора Север – Юг, реконструкция и улучшение государственной автомобильной дороги Ванадзор – Алаверди – граница Грузии (М-6), строительство нового моста Баграташенского приграничного контрольно-пропускного пункта.

Строительство коридора Север – Юг осуществляется отдельными траншами. В рамках этапа транш-1 были реконструированы и благоустроены участки дорог Ереван – Аштарак (11,4 км) и Ереван – Арташат (19,6 км) общей протяженностью 31 км. Ведутся строительные работы в рамках этапа транш-2 Аштарак – Талин протяженностью 42 км и в рамках этапа транш-3 Талин – Ланджик (18,7 км) и Ланджик – Гюмри (27,47 км) общей протяженностью 46,17 км. На этапе транш-4 начались работы в южном направлении проекта Север – Юг, включающего отрезок дороги Арташат – граница Ирана общей протяженностью 281 км.

Работы по реконструкции и улучшению межгосударственной автомобильной дороги М-6 Ванадзор – Алаверди – граница Грузии протяженностью 90,19 км начались в 2016 году. Работы осуществляются в два этапа. На первом участке Ванадзор – Туманяна протяженностью 38,45 км строительные работы завершены. В 2018 году начались строительные работы на втором участке автомагистрали М-6 протяженностью 51,74 км. Работа

ведется одновременно с двух концов дороги: со станции Туманян в направлении Алаверди и от контрольно-пропускного пункта в Баграташене в направлении Алаверди. Работы по восстановлению межгосударственной автомагистрали М-6 планируется завершить в 2020 году.

Основные МАД, проходящие через территорию Республики Армения, соответствуют общим требованиям Протокола и критериям МАД. Указанные дороги подвергаются зимнему и летнему обслуживанию и по возможности капитально ремонтируются.

МАД, проходящие через территорию Республики Армения, обеспечены станциями технического обслуживания, автозаправочными станциями, а также парковками и гостиничными комплексами.

Поскольку в подчинении дорожной администрации Республики Армения не имеется ни строительных, ни эксплуатационных организаций, выбор организаций для проведения строительных и ремонтных работ проводится на конкурсной основе на основании принятых программ. На конкурсной основе проводится и выбор организаций, обеспечивающих содержание дорог.

В ходе реализации мероприятий по Протоколу соответствующие учреждения Республики Армения сотрудничают со своими партнерами из других государств – участников СНГ.

Республика Беларусь

Общая протяженность 12 маршрутов МАД, проходящих по территории Республики Беларусь, составляет 3 860 км. Международный показатель ровности IRI находится в интервале от 1,76 до 4,12 м/км.

Учитывая географическое положение Республики Беларусь, особенно важное значение имеют следующие четыре главные направления, обеспечивающие внешнеэкономические и международные связи: Брест – Минск – граница Российской Федерации; Калининград – Каунас – Вильнюс – Минск – Гомель; Санкт-Петербург – Витебск – Гомель – Киев – Одесса; Минск – Гродно – Гданьск.

В Республике Беларусь систематически проводились реконструкция и ремонт имеющейся сети МАД, разрабатывались проекты строительства новых автомобильных дорог, в том числе искусственных сооружений.

Согласно перечню МАД по территории Республики Беларусь проходят участки следующих маршрутов:

направление запад – восток:

основные маршруты:

граница Польши – Брест – Минск – Смоленск – Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск – Курган – Петропавловск – Омск – Новосибирск

– Кемерово – Красноярск – Иркутск – Улан-Удэ – Чита – Хабаровск – Владивосток;

промежуточные маршруты:

граница Литовской Республики – Минск – Гомель;

Кобрин – Гомель – Брянск – Орел – Липецк – Тамбов – Пенза;

направление север – юг:

основные маршруты:

граница Литовской Республики – Лида – Слоним – Бытень – Кобрин – Ковель – Луцк – Тернополь – Черновцы – граница Румынии (Кишинев – Одесса);

граница Финляндии – Выборг – Санкт-Петербург – Псков – Витебск – Могилев – Гомель – Чернигов – Киев – Одесса;

промежуточные маршруты:

Минск – Слуцк – Сарны – Ровно;

Бобруйск – Мозырь – Житомир – Винница – Могилев-Подольский – Бэлыц – граница Румынии;

ответвления и соединительные дороги:

граница Республики Польша – Гродно – Минск;

граница Республики Польша – Слоним – Барановичи;

Опочка – Полоцк – Минск;

граница Латвийской Республики – Полоцк – Витебск – Смоленск.

В Республике Беларусь в 2018–2019 годах выполнены работы по возведению и реконструкции следующих объектов, расположенных на сети МАД:

реконструкция автомобильной дороги Р-23 Минск – Микашевичи (IV очередь, км 102,2–110,7);

реконструкция моста через р. Припять на (км 17,07) автомобильной дороги Р-88 Житковичи – Давыд-Городок – граница Украины (Верхний Теребежов);

реконструкция автомобильной дороги М-6/Е28 Минск – Гродно – граница Республики Польша (Брузги) (км 57,3–211);

реконструкция автомобильной дороги Р-80 Слобода – Паперня (км 0–14,77), которая обеспечивает проезд транзитного грузового автотранспорта в обход г. Минска между автодорогами М-1/Е30 Брест (Козловичи) – Минск – граница Российской Федерации (Редьки) и М-6/Е28 Минск – Гродно – граница Республики Польша (Брузги);

реконструкция моста через р. Мухавца на участке (км 28+568) автомобильной дороги М-1/Е30 Брест (Козловичи) – Минск – граница Российской Федерации (Редьки);

реконструкция моста через р. Сож на (км 426,8) автодороги М-8/Е95 граница Российской Федерации (Езерище) – Витебск – Гомель – граница Украины (Новая Гута).

Кроме того, в 2018–2019 годах завершены работы на следующих объектах капитального ремонта:

автомобильная дорога М-1/Е30 Брест (Козловичи) – Минск – граница Российской Федерации (Редьки) (км 34,6–36,6) и (км 588–598,7);

автомобильная дорога М-1/Е30 Брест (Козловичи) – Минск – граница Российской Федерации (Редьки), устройство дополнительных съездов на транспортной развязке (км 315) подъезда к г. Дзержинску;

автомобильная дорога М-6/Е28 Минск – Гродно – граница Республики Польша (Брузги) (км 243,7–248);

автомобильная дорога М-10 граница Российской Федерации (Селище) – Гомель – Кобрин (км 411,7–424);

автомобильная дорога Р-20 Витебск – Полоцк – граница Латвийской Республики (Григоровщина) (км 133–136);

мост через р. Ясельда на автомобильной дороге М-10 граница Российской Федерации (Селище) – Гомель – Корбин (км 414,53);

автомобильная дорога Р-99 Барановичи – Волковыск – Пограничный – Гродно (км 43,13–47,18);

автомобильная дорога Р-99/П1 Барановичи – Волковыск – Пограничный – Гродно (км 0,05–2) и подъезд к границе Республики Польша (Берестовица).

Государственной программой по развитию и содержанию автомобильных дорог в Республике Беларусь на 2017–2020 годы запланировано выполнение реконструкции следующих объектов на дорогах, входящих в сеть МАД: М-7/Е28 Минск – Ошмяны – граница Литовской Республики (Каменный Лог) (км 57,7–147,7), М-10 граница Российской Федерации (Селище) – Гомель – Кобрин (км 109,9–195,2).

В 2019 году Министерство транспорта Республики Беларусь приступило к реконструкции автомобильной дороги М7/Е28 на всем ее протяжении с завершением работ в 2022 году.

Разработана или разрабатывается предпроектная и проектная документация на участки следующих республиканских автомобильных дорог, входящих в сеть МАД: М-3 Минск – Витебск; М-8/Е95 граница Российской Федерации (Езерище) – Витебск – Гомель – граница Украины (Новая Гута); М-10 граница Российской Федерации (Селище) – Гомель – Кобрин; Р-20 Витебск – Полоцк – граница Латвийской Республики (Григоровщина); Р-46 Лепель – Полоцк – граница Российской Федерации (Юховичи); Р-99 Барановичи – Волковыск – Пограничный – Гродно.

Разработка межгосударственных стандартов при изысканиях, проектировании, строительстве, ремонте и содержании автомобильных дорог, в том числе дорожно-строительных материалов, применение которых обеспечивает соблюдение требований по безопасности автомобильных дорог, проведена в 2012–2015 годах в рамках выполнения Программы по разработке межгосударственных стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011), а также межгосударственных стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимых для применения и исполнения требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011) и осуществления оценки (подтверждения) соответствия продукции (Программа утверждена Решением Евразийской экономической комиссии от 13 июня 2012 года № 81).

В Республике Беларусь допустимые весогабаритные параметры транспортных средств при проезде по автомобильным дорогам общего пользования установлены Указом Президента Республики Беларусь от 19 июня 2019 года № 239 «О проезде тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования Республики Беларусь» (Указ вступает в силу с 1 января 2020 года).

Допустимые весогабаритные параметры, установленные данным Указом для автомобильных дорог с несущей способностью дорожных одежд 10 тонн и более на ось, соответствуют параметрам Соглашения о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств – участников Содружества Независимых Государств, от 4 июня 1999 года.

Республика Казахстан

По территории Республики Казахстан проходит 6 МТК общей протяженностью 8 344 км:

- 1) Ташкент – Шымкент – Тараз – Алматы – Хоргдс;
- 2) Шымкент – Кызылорда – Актобе – Уральск – Самара;
- 3) Алматы – Караганда – Нур-Султан – Петропавловск;
- 4) Астрахань – Атырау – Актау – граница Туркменистана;
- 5) Омск – Павлодар – Семипалатинск – Майкапшагаи;
- 6) Нур-Султан – Костанай – Челябинск – Екатеринбург.

Основной задачей развития коридоров является приведение их технического состояния в соответствие с современными транспортными

нагрузками (13 тонн на одиночную ось) с переводом как минимум во II техническую категорию.

В настоящее время восстановлены 3 коридора:

1) Ташкент – Шымкент – Тараз – Алматы – Хоргос протяженностью 1 197 км. Реконструкция коридора велась в рамках реализации проекта международного транспортного маршрута «Западная Европа – Западный Китай» (МТМ ЕЗК), и в 2016 году полностью открыто движение по коридору;

2) Шымкент – Кызылорда – Актобе – Уральск – Самара протяженностью 2 029 км. В 2003–2015 годах в рамках реализации проекта МТМ ЕЗК и автодороги граница Российской Федерации (на Самару) – Уральск – Актобе реконструкция коридора полностью завершена;

3) Нур-Султан – Костанай – Челябинск протяженностью 891 км. Завершены реконструкция на всем участке коридора, а также реконструкция мостового перехода через р. Тобол.

Ведется реконструкция других 3 коридоров:

1) Алматы – Караганда – Нур-Султан – Петропавловск – граница Российской Федерации (на Курган) протяженностью 1 724 км. В период 2013–2017 годов открыто движение на участках Нур-Султан – Темиртау и Алматы – Капшагай.

Вместе с тем ведутся работы на участках Петропавловск – граница Российской Федерации, Темиртау – Караганда и на обходах г. Караганды Курты – Капшагай. В настоящее время уже начаты подготовительные земельные работы на участке Караганда – Балхаш – Бурылбайтал – Курты. В 2019 году планируется завершить 50 % работ, завершение всего проекта предполагается к 2023 году;

2) Астрахань – Атырау – Актау – граница Туркменистана протяженностью 1 415 км. Полностью реконструирован и сдан в эксплуатацию участок Атырау – Бейнеу – Шепте – Жетыбай – Актау (896 км). В 2018 году акционерным обществом «Национальная компания КазАвтоЖол» за счет средств республиканского бюджета начата реконструкция участка Атырау – Астрахань (60 км) и 17 мая 2019 года подписан кредитный договор с ЕБРР на оставшиеся 217 км. Начаты конкурсные процедуры по определению подрядчиков и планируются строительно-монтажные работы.

На участке Жетыбай – Жанаозен протяженностью 73 км ведутся полномасштабные работы, и по итогам 2019 года планируется открыть движение на протяжении всего участка.

Реализация участка Жанаозен – граница Туркменистана протяженностью 169 км планируется в рамках новой государственной программы «Нурлы Жол» на 2020–2025 годы;

3) Омск – Майкапшагай протяженностью 1 101 км. С начала реализации проекта введены в эксплуатацию 388 км. В 2015 году полностью завершена реконструкция участка Омск – Павлодар протяженностью 217 км. На участке Павлодар – Семей – Калбатау протяженностью 487 км завершены работы на 171 км. В 2019 году продолжены реконструкция оставшихся 247 км. Также в период 2017–2020 годов планируется реконструировать участок Калабата – Майкапшагай протяженностью 415 км.

Кыргызская Республика

Дорожная администрация Кыргызской Республики является членом МСД с 1994 года (в соответствии с решением, принятом на четвертом заседании МСД 12–13 мая 1994 года по просьбе Министерства транспорта Кыргызской Республики).

В настоящее время Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики тесно взаимодействует с МСД и проводит работы по развитию и улучшению транспортных коридоров, а также введению новых инновационных технологий при строительстве и реабилитации дорожных сетей в Кыргызской Республике.

Дорожная сеть является одним из крупнейших активов Кыргызской Республики, стоимость которой можно измерить через финансовые затраты на ее строительство или через социальные и экономические выгоды, которые она обеспечивает.

Национальная стратегия устойчивого развития Кыргызской Республики на период 2013–2017 годов по транспортному сектору была направлена на обеспечение доступа Кыргызской Республики к региональным рынкам труда и услуг, которые играют важную роль в обеспечении связи между основными экономическими центрами внутри страны.

Завершена реабилитация транспортных транзитных коридоров: Бишкек – Ош, Ош – Сарыташ – Иркештам, Сары-Таш – Карамык, Бишкек – Кордай, Бишкек – Нарын – Торугарт. Проводится реабилитация автомобильных дорог: Ош – Баткен – Исфана, Тараз – Талас – Суусамыр. Продолжаются реабилитация Иссык-Кульского транспортного кольца и входящей в него автодороги Тюп-Кеген с выходом к Республике Казахстан, строительство альтернативной дороги Джалал-Абад – Балыкчи по направлению север – юг, которые обеспечат надежную автотранспортную связь между Республикой Казахстан, Кыргызской Республикой, Российской Федерацией, Республикой Таджикистан, Туркменистаном, Республикой Узбекистан и другими государствами – участниками СНГ.

Реабилитация транспортных коридоров реализуется с помощью АБР, Всемирного банка, ЕБРР, Европейского союза, Исламского банка развития с Арабской координационной группой, Эскимбанка Китая, Японского агентства по международному сотрудничеству и других партнеров по развитию.

Принята Программа основных направлений развития дорожной отрасли в Кыргызской Республике на 2016–2025 годы, которая способствует экономическому развитию страны посредством обеспечения доступа населения к рынкам товаров, труда и социальных услуг, а также достижению устойчивого функционирования дорожной отрасли через совершенствование системы управления дорожным хозяйством.

Для реализации данной Программы Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики считает необходимым выполнение следующих трех основных задач:

поэтапное реформирование системы управления дорожной отраслью, предусматривающее совершенствование нормативно-правовой базы и внедрение современных технических средств в управление и мониторинг работы дорожной отрасли;

восстановление и надлежащее содержание транспортных коридоров и приоритетных дорог государственного и местного значения, предусматривающие внедрение системы контроля качества ремонта и содержания автомобильных дорог, повышение безопасности дорожного движения и развитие придорожного сервиса;

развитие государственно-частного партнерства, предусматривающее подготовку проектов государственно-частного партнерства для передачи участков автомобильных дорог под концессионное соглашение и разработку системы управления дорогами, переданными под концессионное соглашение.

В силу сложности рельефа территории страны система МАД является инструментом образования единого экономического пространства внутри республики.

Ремонт и содержание МАД осуществляются по высоким техническим стандартам и при строгом соблюдении межремонтных сроков капитального и среднего ремонтов. Объемы работ по ремонту МАД после завершения строительных и реабилитационных работ на всем протяжении составляют 2 675 км (с учетом альтернативной автодороги Север – Юг протяженностью 433 км), которые ежегодно должны составлять: капитальный ремонт асфальтобетонных покрытий – не менее 147 км, средний ремонт асфальтобетонных покрытий – не менее 535 км. Параметры данных показателей ремонта будут достигнуты к 2023 году, так как реабилитацию международных автотранспортных коридоров планируется завершить к 2023–

2024 годам. Для восстановления и строительства дорог данной категории привлечено более 60 % внешнего долга республики.

Основным направлением деятельности Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики является доведение технического состояния международных автотранспортных коридоров в отличном и хорошем состояниях с 65 % в 2014 году до 100 % к 2025 году.

Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики принимает меры по предотвращению чрезвычайных ситуаций на дорогах, таких как оползни, камнепады, лавины, снежные заносы, в рамках различных проектов совместно с Японским агентством по международному сотрудничеству.

Общая потребность в финансовых средствах для действующих и планируемых проектов по восстановлению участков МАД протяженностью 1 132 км составляет 1,6 млрд долларов США. Необходимо привлечь средства в объеме 433,07 млн долларов США для реабилитации 277 км автомобильных дорог.

Успешная реализация инвестиционных проектов в дорожной отрасли позволит сохранить и развить сеть МАД, что окажет прямое влияние на качество жизни населения.

Дополнительные инвестиции в предстоящее десятилетие позволят завершить создание инфраструктурной сети и начать процесс развития следующих транспортных коридоров:

коридор 1: Европа – Восточная Азия (граница Российской Федерации – Нур-Султан – Бишкек – Торугарт – граница КНР).

Общая протяженность автодороги Бишкек – Нарын – Торугарт – граница КНР через перевал Кувакы составляет 479 км. Строительство данного коридора завершено;

коридор 2: Средиземноморье – Восточная Азия (порты Каспия – Бухара – Самарканд – Ташкент – Андижан – Ош – Иркештам – граница КНР).

Общая протяженность автодороги Ош – Сары-Таш – Иркештам составляет 258 км. В 2012 году реабилитация данного коридора завершена;

коридор 3: Российская Федерация – Ближний Восток и Южная Азия (граница Российской Федерации – Семей – Алматы – Бишкек – Ош – Сары-Таш – Карамык – Таджикистан и 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);

коридор 4: Российская Федерация – Восточная Азия (граница Российской Федерации – Монголия – граница КНР);

коридор 5: Восточная Азия – Ближний Восток и Южная Азия (граница КНР – Иркештам – Сарыташ – Карамык – Таджикистан – Афганистан – граница Пакистана).

Общая протяженность автодороги Иркештам – Сарыташ – Карамык составляет 204 км (Иркештам – Сарыташ 68 км и Сарыташ – Карамык 136 км). В 2012 году реабилитация полностью завершена;

коридор 6: Европа – Ближний Восток и Южная Азия (граница Российской Федерации – Республика Казахстан – Республика Узбекистан – граница Афганистана).

Данные коридоры были выделены на основе оценки пяти факторов:
 существующий объем движения транспорта;
 перспективы для экономического роста и роста объемов движения;
 возможность для увеличения связанности между экономическими и населенными центрами;
 потенциал для сокращения задержек движения и других препятствий;
 экономическая и финансовая стабильность.

Также создан маршрут, соединяющий коридоры Бишкек – Нарын – Торугарт и Бишкек – Ош. Некоторые участки данного маршрута находятся на стадии реабилитации, осуществляемой в рамках реализации инвестиционных проектов:

Балыкчи – до поворота к перевалу Кувакы со стороны с. Кочкор (км 0–43) и Кочкор – Эпкин (км 62,4–89,5) протяженностью 70,1 км. Финансирование данных участков планируется за счет АБР;

Эпкин – Башкууганды (км 89,5–159,2) протяженностью 69,7 км. Данный участок финансируется за счет АБР;

Башкууганды – Кызыл-Жылдыз (км 159,2–183) протяженностью 23,8 км. Данный участок финансируется за счет Исламского банка развития;

Кызыл-Жылдыз – Арал (км 183–195) протяженностью 12 км. Данный участок финансировался за счет Эксимбанка Китая;

Арал – Суусамыр протяженностью 91 км, который начинается с пересечения в с. Арал на 195 км дороги Балыкчи – Джалал-Абад и продолжается в северо-западном направлении до пересечения с дорогой Бишкек – Ош на 145 км (перевал Тоо-Ашуу). Финансирование данного участка планируется за счет ЕАБР.

Современное состояние мировой экономики характеризуется активизацией интеграционных процессов, и особое место принадлежит связям Азиатско-Тихоокеанского региона с Европой. Это обусловит дальнейший рост грузопотоков между Европой и Азией, а следовательно, и объем перевозок через Кыргызскую Республику.

Кыргызская Республика, как и другие государства, не имеет прямого выхода к мировым морским коммуникациям. Этот фактор становится определяющим в создании инфраструктуры транзитных перевозок и создает предпосылки для активного участия в формировании современных международных транспортных коридоров в стратегических направлениях восток – запад и север – юг.

В Кыргызской Республике, расположенной в горном ландшафте и в силу географического положения не имеющей выхода к морю, крайне необходимо улучшить транспортные коридоры для выхода ко всем сопредельным государствам, к крупным международным коридорам и морским портам.

Автомобильная дорога государственного значения – Кольцевая дорога вокруг озера Иссык-Куль протяженностью 438 км имеет важное экономическое значение для республики. Она является основной транспортной сетью Иссык-Кульской области, обеспечивающей грузовые и пассажирские перевозки автомобильным транспортом, выход к железнодорожной линии Бишкек – Балыкчи, к дороге Бишкек – Нарын – Торугарт. Предполагается, что с улучшением дороги увеличится поток туристов на озеро Иссык-Куль, в частности из Китая, что привлечет капиталовложения в туристскую отрасль. Существующая инфраструктура отелей, летних лагерей и сервис на озере Иссык-Куль пока не отвечает международным требованиям. Улучшение состояния дорог будет способствовать развитию и улучшению не только туристской инфраструктуры, но и торговых взаимоотношений с соседними государствами.

Республика Молдова

Согласно Протоколу по территории Республики Молдова проходят 4 маршрута МАД общей протяженностью 924,5 км.

Практически все указанные маршруты обеспечивают автотранспортные перевозки между балканскими странами и странами Восточной Европы.

1. Автомобильная дорога М-1/Е-581 граница Румынии – Кишинев – Дубоссары – граница Украины является участком общеевропейского транспортного коридора № 9, который соединяет Финляндию, Литву, Российскую Федерацию, Республику Беларусь, Украину, Республику Молдова, Румынию, Болгарию, Грецию и пересекает территорию республики с востока на запад. Дорога имеет протяженность по территории Молдовы 154,2 км, состоит из участков II и III технических категорий, имеющих 2–3 полосы движения с цементобетонным покрытием. Большая часть дороги исчерпала свой срок службы, и требуется ее капитальный ремонт. В настоящее время разработана проектно-сметная документация и готовится тендерная

документация для реконструкции 18,3 км указанной дороги на участке обхода г. Кишинева с переводом в I категорию с двумя проезжими частями шириной по 7,5 м. Ориентировочная стоимость работ – 42,9 млн долларов США. Кроме того, на правительственном уровне рассматривается вопрос капитального ремонта дороги Кишинев – Леушены – граница Румынии.

2. Автомобильная дорога М-3 Кишинев – Комрат – Вулканешты – граница Румынии является частью европейской дороги Е-584 Полтава – Кировоград – Кишинев – Джурджулешты – Галац – Слободзия.

В 2007–2009 годах был проведен капитальный ремонт на участке Чимишлия – Комрат протяженностью 37 км и общей стоимостью работ 16,5 млн долларов США. Для оставшихся участков дороги протяженностью 226 км заключены контракты на выполнение работ по усилению и ремонту дорожного покрытия, в том числе на строительство обхода городов и районных центров, протяженностью 55 км. Общая стоимость работ составляет 125 млн евро. По состоянию на 1 января 2018 года выполнено работ на сумму 35,5 млн евро. Указанные работы финансируются за счет кредитов ЕБРР и Европейского инвестиционного банка.

3. Автомобильная дорога М-14 граница Украины – Бельцы – Кишинев – Тирасполь – граница Украины является частью европейской автомобильной дороги Е-58 граница Литовской Республики – Лида – Слоним – Бытень – Кобрин – Ковель – Луцк – Тернополь – Черновцы – Кишинев – Одесса протяженностью 372,6 км по территории Республики Молдова, из которых 218,7 км имеют цементобетонное покрытие. Дорога состоит из участков II технической категории, имеющих 2–3 полосы движения. В настоящее время разрабатывается тендерная документация для капитального ремонта участка с асфальтобетонным покрытием Бельцы – Крива – граница Украины.

4. Автомобильная дорога граница Украины – Отачь – Сорока – Флорешты – Бельцы – Скулень – граница Румынии является частью европейской автомобильной дороги Е-583 Роман – Яссы – граница Румынии – Скулень – Бельцы – Флорешты – Сороки – граница Украины. На участке Гура Каменчии – Сорока – Рубленица протяженностью 49,7 км в 2013–2015 годах проведен капитальный ремонт за счет средств гранта правительства США (37,9 млн долларов США) в рамках программы «Компакт».

В 2016 году начаты работы по капитальному ремонту двух участков: граница Румынии – Фалешты и Фалешты – Бельцы протяженностью 54,68 км общей стоимостью 50,6 млн долларов США. По состоянию на 1 января 2019 года выполнено работ на сумму 26,5 млн евро. Работы проводятся за счет средств кредита Европейского инвестиционного банка.

Основополагающими документами формирования и развития национальной сети транспортных коридоров и магистральных линий Республики Молдова являются:

Протокол о международных автомобильных дорогах Содружества Независимых Государств от 11 сентября 1998 года;

Концепция развития международных транспортных коридоров (постановление Правительства Республики Молдова от 28 марта 2002 года № 365);

Европейское соглашение о международных автомагистралях (Закон Республики Молдова от 10 февраля 2006 года № 17 «О ратификации Европейского соглашения о международных автомагистралях»);

Стратегия транспорта и логистики на 2013–2022 годы (постановление Правительства Республики Молдова от 28 октября 2013 года № 827).

Российская Федерация

Общая протяженность 35 маршрутов МАД, проходящих по территории Российской Федерации, составляет 31 374,4 км. Основные автодорожные маршруты, относящиеся к МАД, проходящие по территории Российской Федерации, интегрированы в Европейскую и Азиатскую сети автомобильных дорог.

Улучшение состояния маршрутов МАД, проходящих по территории Российской Федерации, позволит повысить эффективность внешнеторговых, в том числе транзитных, перевозок и обеспечить осуществление транспортного процесса.

Развитие автомобильных дорог Российской Федерации, входящих в МАД, осуществляется в соответствии:

с Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 год, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р;

Государственной программой Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 года № 1596;

документами стратегического планирования субъектов Российской Федерации и муниципальных образований.

Основные направления, цели и задачи развития дорожной сети до 2024 года определены Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (далее – Комплексный план), разработанным во исполнение Указа Президента Российской Федерации

от 7 мая 2018 года № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» и утвержденным распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 года № 2101-р.

В целом при определении долгосрочных планов развития федеральной сети автомобильных дорог до 2035 года развитие сети федеральных автомобильных дорог будет соответствовать приоритетам Стратегии пространственного развития Российской Федерации до 2025 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019 года № 207-р.

В настоящее время ведутся работы по развитию МТМ ЕЗК.

Развитие МТМ ЕЗК предусмотрено Соглашением между правительствами государств – членов Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок от 12 сентября 2014 года (далее – Соглашение).

Соглашением предусмотрена следующая трассировка МТМ ЕЗК: Санкт-Петербург – Оренбург – Сагарчин – граница Российская Федерация – граница Республики Казахстан – Жайсан – Актобе – Кызылорда – Шымкент – Тараз – Алматы – Коргас – граница Республика Казахстан – граница Китая – Хоргос – Урумчи – Ляньюньган.

На территории Российской Федерации признан целесообразным следующий перспективный вариант трассировки МТМ ЕЗК:

участок Санкт-Петербург – Москва: по скоростной автомобильной дороге М-11 Москва – Санкт-Петербург, центральной кольцевой автомобильной дороге (пусковой комплекс № 3, ввод в 2020 году);

участок Москва – подъезд к Чебоксарам (пересечение с автомобильной дорогой А-151 в районе н.п. Канаш): по планируемой скоростной автомобильной дороге Москва – Нижний Новгород – Казань (ввод в 2024 году);

участок Канаш – Самара: по автомобильной дороге А-151 Цивильск – Ульяновск, далее по автомобильной дороге М-5 «Урал» (участок подъезда к г. Ульяновску);

участок Самара – Оренбург: по проектируемому обходу г. Тольятти с новым мостовым переходом через р. Волгу, далее по автомобильной дороге М-5 «Урал» (участок подъезда к г. Оренбургу);

участок Оренбург – Сагарчин: по автомобильной дороге Р-239 Казань – Оренбург – Акбулак – граница Республики Казахстан.

Реализация проекта строительства МТМ ЕЗК предусмотрена комплексными планами. В рамках строительства и модернизации российских участков автомобильных дорог, относящихся к МТМ ЕЗК, в федеральном

проекте «Европа – Западный Китай» запланировано построить 826 км новых автомобильных дорог I категории, что позволит сократить время в пути между г. Москвой и г. Казанью с 12 до 6,5 часа (в 1,8 раза).

Ниже представлена информация о развитии автомобильных дорог общего пользования федерального значения, формирующих МТМ ЕЗК:

1. Обход г. Тольятти с мостовым переходом через р. Волгу.

По инициативе Самарской области разработана и утверждена документация по планировке территории по проекту строительства обхода г. Тольятти с мостовым переходом через р. Волгу. Проектом предусмотрено выделение двух этапов:

I этап – строительство мостового перехода через р. Волгу, II этап – строительство левобережного и правобережного подходов к мостовому переходу через р. Волгу.

Проектная документация по I этапу разработана и получила положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России». По II этапу заключены государственные контракты на разработку проектной документации со сроком завершения работ в августе 2020 года.

Протяженность объекта, включая подходы к мосту, составляет около 102,7 км.

2. Автомобильная дорога А-151 Цивильск – Ульяновск на участке Канаш – Ульяновск (км 64–199) протяженностью 135 км, в том числе:

по категориям: I категория – 1,8 км, II категория – 133,2 км;

полосам движения: 2 полосы движения – 133,2 км; 4 полосы движения – 1,7 км.

Доля протяженности автомобильной дороги, соответствующая требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию, составила на 1 января 2019 года 80,3%.

Согласно данным диагностики общая протяженность участков автодороги с дорожной одеждой, рассчитанной на нормативную осевую нагрузку: 11,5 т – 67,975 км, 10 т – 67,025 км.

Фактическая среднегодовая среднесуточная интенсивность движения – 3 508 автомобилей в сутки.

3. Автомобильная дорога федерального значения М-5 «Урал» Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск, подъезд к г. Ульяновску (км 199–304) протяженностью 105 км, в том числе:

по категориям: I категория – 24,33 км; II категория – 80,67 км;

полосам движения: 2 полосы движения – 78,575 км; 4 полосы движения – 26,425 км.

Доля протяженности автомобильной дороги, соответствующая требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию, составила на 1 января 2019 года 96,5%.

Согласно данным диагностики общая протяженность участков автодороги с дорожной одеждой, рассчитанной на нормативную осевую нагрузку: 11,5 т – 57,84 км, 10 т – 47,16 км.

Фактическая среднегодовая среднесуточная интенсивность движения – 9 945 автомобилей в сутки.

4. Автомобильная дорога федерального значения М-5 «Урал» Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск (км 980–1034), протяженностью 54 км, в том числе:

по категориям: I категория – 54 км;

полосам движения: 4 полосы движения – 54 км.

Доля протяженности автомобильной дороги, соответствующая требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию, составила на 1 января 2019 года 80 %.

Согласно данным диагностики общая протяженность участков автодороги с дорожной одеждой, рассчитанной на нормативную осевую нагрузку: 11,5 т – 37 км; 10 т – 17 км.

Фактическая среднегодовая среднесуточная интенсивность движения – 17 589 автомобилей в сутки.

5. Автомобильная дорога федерального значения М-5 «Урал» Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск, подъезд к г. Оренбургу (км 29+000 и 410+500) протяженностью 394,514 км, в том числе:

по категориям: II категория – 290,861 км; III категория – 103,653 км;

полосам движения: 2 полосы движения – 394,514 км.

Доля протяженности автомобильной дороги, соответствующая требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию, составила на 1 января 2019 года 96,9 %.

Согласно данным диагностики общая протяженность участков автодороги с дорожной одеждой, рассчитанной на нормативную осевую нагрузку: 11,5 т – 156,677 км, 10 т – 237,837 км.

Фактическая среднегодовая среднесуточная интенсивность движения – 7 286 автомобилей в сутки.

6. Автомобильная дорога федерального значения Р-239 Казань – Оренбург – Акбулак – граница Республики Казахстан (км 708+000 и 712+514) протяженностью 4,3 км, в том числе:

по категориям: I категория – 4,3 км;

полосам движения: 4 полосы движения – 4,3 км.

Доля протяженности автомобильной дороги, соответствующая требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию, составила на 1 января 2019 года 98,04%.

Согласно данным диагностики общая протяженность участков автодороги с дорожной одеждой, рассчитанной на нормативную осевую нагрузку 10 т, – 4,3 км.

Фактическая среднегодовая среднесуточная интенсивность движения – 7 587 автомобилей в сутки.

7. Автомобильная дорога федерального значения Р-239 Казань – Оренбург – Акбулак – граница Республики Казахстан (км 8+000 и 161+112) протяженностью 153,1 км, в том числе:

по категориям: II категория – 103 км; III категория – 50 км;

полосам движения: 2 полосы движения – 153 км.

Фактическая среднегодовая среднесуточная интенсивность движения – 5 366 автомобилей в сутки.

Доля протяженности автомобильной дороги, соответствующая требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию, составила на 1 января 2019 года 98,04 %.

С целью формирования российской части МТМ ЕЗК на принципах государственно-частного партнерства государственной компанией «Автодор» построена и введена в эксплуатацию скоростная автомобильная дорога общего пользования федерального значения М-11 Москва – Санкт-Петербург и осуществляется строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области.

В рамках формирования международных транспортных маршрутов на территории Российской Федерации государственная компания «Автодор» планирует сформировать участок маршрута Москва – Нижний Новгород – Казань (в районе пос. Шали) с ответвлением на Самарско-Тольяттинскую агломерацию с дальнейшей эксплуатацией на платной основе.

Общая протяженность участков нового строительства составляет 826 км, включая участок Москва – Казань (729 км), обход г. Тольятти с мостовым переходом через р. Волгу (97 км).

Участок Москва – Казань, имея уникальное географическое положение, является ключевой частью развития МТМ ЕЗК, а также продолжением Панъевропейского транспортного коридора № 2 Берлин – Познань – Варшава – Брест – Минск – Смоленск – Москва – Нижний Новгород, связывая сеть скоростных автомобильных дорог, расположенных в европейской части России, с крупнейшими экономическими центрами Приволжского и Уральского федеральных округов (Нижегородская, Казанская, Самарско-Тольяттинская

агломерации), а также возможностью дальнейшего продолжения до Екатеринбургской агломерации.

Таким образом, проект строительства скоростной автомобильной дороги Москва – Нижний Новгород – Казань станет ключевым участком МТК «Евразия», который объединит сеть действующих международных Панъевропейских транспортных коридоров с динамично развивающимся Азиатско-Тихоокеанским регионом.

Республика Таджикистан

Общая протяженность 17 маршрутов МАД, проходящих по территории Республики Таджикистан, составляет 3 246,5 км.

Более 90 % пассажирооборота и более 93 % грузовых перевозок в Республике Таджикистан приходится на автомобильный транспорт, поэтому автомобильные дороги имеют ключевое значение для экономического развития страны.

По данным Министерства транспорта Республики Таджикистан, для республики огромное значение имеет развитие транспортной отрасли, а выход из коммуникационного тупика, несомненно, является одной из стратегических целей государства.

Правительством Республики Таджикистан в 2011 году утверждена Государственная целевая программа развития транспортного комплекса Республики Таджикистан до 2025 года, и в настоящее время выполняется поэтапное развитие дорог международного значения.

Со стороны международных финансовых институтов, таких как АБР, Исламский банк развития, ЕБРР, и непосредственно при поддержке правительств Японии, Ирана, США, Китайской Народной Республики за счет грантов и кредитных средств осуществляется реализация инвестиционных проектов по строительству и реконструкции сетей автомобильных дорог, туннелей и мостов.

По данным Государственного комитета по инвестициям и управлению государственным имуществом Республики Таджикистан, за счет финансирования международных финансовых институтов в транспортном секторе страны в последние годы реализовано около 40 инвестиционных проектов, в том числе:

сданы в эксплуатацию 2 тыс. км автомобильных дорог, 240 мостов, 31,5 км тоннелей и противолавинных защитных сооружений.

В частности, построены и реконструированы автомобильные дороги:

Душанбе – Дангара (Эксимбанк Китая – 256,27 млн долларов США);

Душанбе – граница Республики Узбекистан (АБР – 131,2 млн долларов США);

Душанбе – граница Кыргызской Республики (АБР – 76,5 млн долларов США);

Куляб – Калаи-Хумб, участок Шурабад – Шохон (Саудовский фонд развития, Фонд ОПЕК, Исламский банк развития, Кувейтский фонд развития и Фонд Абу-Даби – 92,9 млн долларов США) и др.

Республика Таджикистан в рамках членства в Шанхайской организации сотрудничества, Центральном-Азиатском региональном экономическом сотрудничестве, Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана ООН, Организации экономического сотрудничества и других организациях интегрирует сеть автомобильных дорог с европейской и азиатской сетями дорог.

Разрабатывается проект Программы развития транспортного комплекса Республики Таджикистан до 2030 года, в который внесены вопросы обустройства погранпереходов, строительства современных терминалов, логистических центров, заправочных станций и станций техобслуживания.

Разрабатывается новый проект Кодекса автомобильного транспорта для обеспечения безопасности региональных автомобильных дорог. В целях повышения опыта специалистов по вопросам создания и освоения прогрессивных технологий, совершенствования систем финансирования и управления дорожным хозяйством со стороны Министерства транспорта совместно с экспертами других государств периодически проводятся обучающие курсы, тренинги и семинары.

ИНФОРМАЦИЯ
о состоянии международных автомобильных дорог СНГ и перспективе их развития
(проходящих по территории Таджикистана)

№ п/п	Наименование маршрута	Протяженность участка, км	Максимальная допустимая нагрузка на ось, тонн	Международный показатель ровности (IRI), м/км	Выполнены реконструкция и капитальный ремонт за 1999–2018 годы		Выполнены реконструкция и капитальный ремонт за 2018 год		Планируемые проекты развития на период до 2021 года	
					Реконструкция, капитальный ремонт, км	Стоимость работ, млн долларов США	Реконструкция, капитальный ремонт, км	Стоимость работ, млн долларов США	Протяженность, км	Проектная стоимость работ, млн долларов США
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Основные маршруты										
1.	Екатеринбург – Челябинск – Кустанай – Акмола – Караганда – Алматы – Бишкек – Ош – Андижан – Коканд – Ташкент – Душанбе – Нижний Пяндж – граница Афганистана	549,6	10		346,3	457,9			81,9	133,7
Промежуточные маршруты										
2.	Термез – Душанбе – Джиргаталь – Карамык – Иркештам – граница Китая	414,3	8		326,4	274,3	57	131,2	80,9	401,8
3.	Душанбе – Куляб – Хорог – Ош	1 184	10		227,75	331,02	40	92,9	150,3	288,1
Ответвления и соединительные дороги										
4.	Самарканд – Айни	112,7	10		112,7	115,3				
5.	Уратюбе – Худжанд – Исфана – Ош	180	10						180	75
6.	Худжанд – Коканд		10							
7.	Хорог – Ишкашим – Лангар – граница Афганистана		8							
8.	Мургаб – граница Китая	90	8		32,6	13,98				
	ИТОГО	2 530,6	10		1 045,75	1 192,5	97	224,1	493,1	898,6

ВЫВОДЫ

МАД – один из ключевых элементов перевозок грузов, пассажиров и багажа. По протяженности обслуживаемых дорог, объему работ, технической сложности дорожная отрасль СНГ является одной из крупнейших в мире.

Улучшение состояния сети автомобильных дорог в Содружестве повышает конкурентоспособность международных автомобильных перевозок и, как следствие, уровень экономического развития государств – участников СНГ. Развитие МАД также имеет важное значение для укрепления интеграции государств – участников СНГ в условиях глобализации транспортных и экономических связей.

Развитие сети МАД позволяет повышать эффективность транзитного потенциала государств – участников СНГ, качество предлагаемых транспортных услуг, привлекать дополнительные грузопотоки на автомобильный транспорт и создавать условия для обеспечения транспортной безопасности.

Государствами – участниками СНГ сформировано эффективное правовое поле, регулирующее функционирование и содержание сети МАД. Основополагающими документами в данной сфере являются Протокол о международных автомобильных дорогах Содружества Независимых Государств от 11 сентября 1998 года и Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств – участников СНГ, от 4 июня 1999 года.

В течение более 20 лет ведется работа по реализации указанного Протокола. На межгосударственном и национальном уровнях разрабатываются и реализуются программы развития транспортных комплексов, совершенствуется нормативно-правовое обеспечение, внедряются новые технологии эксплуатации существующих и строительства новых объектов транспортной инфраструктуры. Особое внимание уделяется обустройству подъездов к пограничным пунктам пропуска автотранспортных средств для сокращения среднего времени ожидания въезда/выезда автотранспорта, улучшению состояния покрытия участков дорог, строительству терминалов, гостиниц, стоянок и обустройству прилегающей территории.

Уменьшаются количество жалоб на работу пунктов перехода и продолжительность пересечения границ транспортными средствами. Создаются предпосылки для реализации ключевых логистических принципов – доставки груза в сохранности, точно в срок в нужное место.

Вместе с тем, как показывает анализ, часть МАД не отвечает современным требованиям по ряду показателей. В частности, не все пункты перехода и терминалы, расположенные на территориях государств – участников СНГ, отвечают международным требованиям.

Очевидно, что эффективно решать задачи развития сети МАД государства – участники СНГ могут лишь во взаимодействии. В качестве направлений дальнейшей совместной деятельности дорожных служб государств – участников СНГ могут рассматриваться:

- совершенствование нормативно-правовой базы в области строительства и содержания автомобильных дорог и дорожных сооружений;

- дальнейшее согласование предложений по внесению изменений в Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств – участников СНГ, от 4 июня 1999 года;

- разработка и реализация концепций научно-технической политики в дорожной отрасли с целью приведения всех участков международных автомобильных дорог в соответствие с международными требованиями;

- координация усилий дорожников государств – участников СНГ по развитию МТК;

- подготовка предложений по реализации совместных проектов по строительству дорог, мостов и других дорожных сооружений, а также организации совместных предприятий заинтересованными учреждениями государств – участников СНГ.