OECD
BETTER POLICIES FOR BETTER LIVES

Funded by the European Union

CENTRAL ASIA INVEST
BOOSTING SMALL BUSINESS COMPETITIVENESS

Повышение конкурентоспособности Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ)

В центре внимания – Узбекистан

Hilton Tashkent City, Ташкент, Узбекистан
Среда, 6 ноября 2024 года

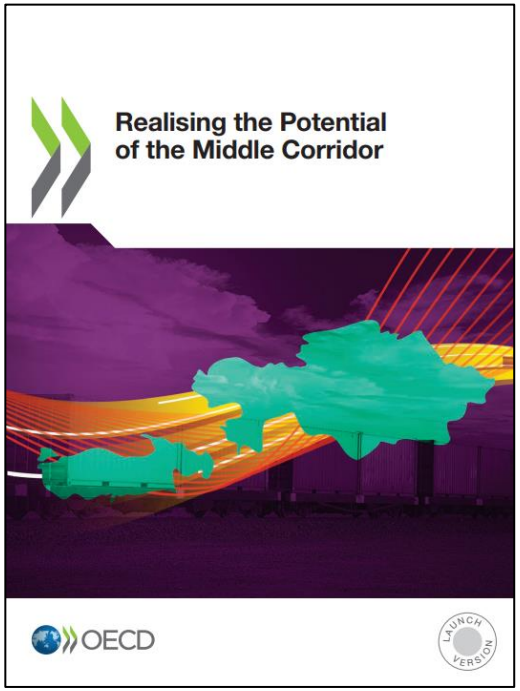
OECD Eurasia Competitiveness Programme

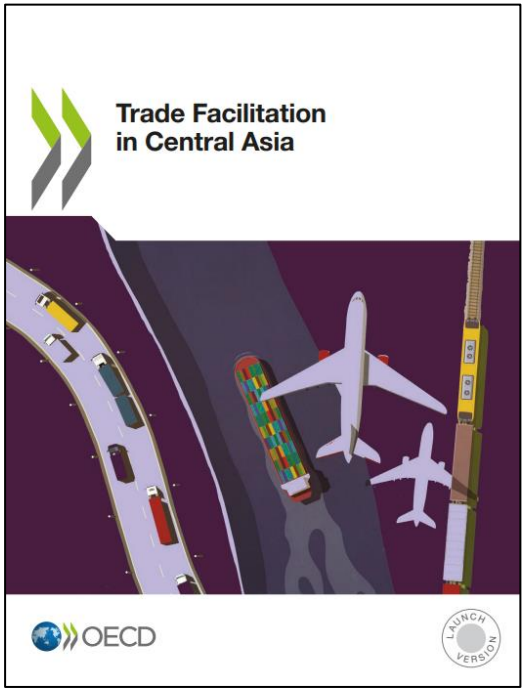
Повестка дня

- **Введение в проект**
- Упрощение процедур торговли и нормативно-правовая база
- Транспортная инфраструктура и мультимодальность
- Заключение и дальнейшие шаги

Введение в проект (1/5)

В 2022-2023 гг. ОЭСР собирала данные о состоянии по т.н. "Среднему коридору"





Основные выводы:

В **области региональной экономической и торговой интеграции** сохраняются значительные трудности.

Странам, расположенным вдоль Среднего коридора, необходимо усовершенствовать **нормативно-правовую базу для обеспечения транспортной связности** (в особенности таможенные и пограничные процедуры), **жесткую инфраструктуру** и **координацию** между правительствами стран, через которые пролегает маршрут.

Введение в проект (2/5)

Новый проект ОЭСР направлен на мониторинг достижений, осуществленных за последние 2 года, и на выявление нерешенных вопросов, касающихся ТМТМ

Цели доклада	i) оценить **прогресс, достигнутый в реализации потенциала ТМТМ в Центральной Азии**
	ii) **углубленный анализ** последних событий в **каждой из стран**
	(iii) рассмотреть следующие вопросы **с точки зрения как частного сектора, так и правительства:** - Какого прогресса удалось достичь в области упрощения процедур торговли, реформирования процедур по пересечению границ и модернизации инфраструктуры? - Каковы наиболее актуальные задачи на будущее?
	(iv) предоставить **целенаправленные и осуществимые на практике рекомендации**, в основе которых лежат стандарты ОЭСР и передовая практика
Процесс сбора данных	**Интервью** с представителями частного сектора в Центральной Азии, а также с другими европейскими и международными заинтересованными сторонами
	Серия семинаров по конкретным странам (с участием национальных государственных и частных структур, а также международных партнеров по развитию) в регионе
	Письменные анкеты, заполненные представителями правительств

Введение в проект (3/5)

Методология

Интервью с представителями частного сектора:

- ~ 35 вопросов
- Более 30 европейских и местных компаний для каждой из стран Центральной Азии
- Разнообразие секторов (транспорт, логистика, импорт/экспорт и т.д.) и размеров компаний
- Анонимная обратная связь для анализа на уровне страны и региона

Письменные анкеты, разосланные представителям правительств:

- ~ 35 вопросов
- Анкеты для министерств транспорта, торговли, таможенных служб и т.д., чтобы собрать информацию в пяти странах Центральной Азии

Темы, затронутые в анкетах и интервью:
i) транспортная инфраструктура, ii) процедуры таможенные и пограничного контроля, содействие торговле, iii) региональная экономическая и торговая интеграция, iv) национальная и региональная координация

Основные этапы проекта (4/5)

Проведение интервью и распространение анкет для сбора данных

Осень 2024 года	Октябрь 2024 - февраль 2025	Весна 2025 года	Лето 2025 года (планируется)
Изучение имеющихся материалов и сбор данных	**Семинары**	**Черновик доклада**	**Публикация**
Распространение анкет, онлайн встречи для сбора информации	**Семинары по странам для проведения консультаций и сбора дополнительных данных**	**Доработка выводов и рекомендаций, сбор отзывов**	**Представление результатов на уровне министров**

Подготовка публикации на тему:

Повышение конкурентоспособности Транскаспийского международного транспортного маршрута в Центральной Азии

Введение в проект (5/5)

Интеграция УЗБ в ТМТМ будет способствовать росту экспортных и импортных потоков страны

УЗБ исторически был одной из **наименее интегрированных в глобальные цепочки добавленной стоимости стран Центральной Азии** (по добавленной стоимости в валовом экспорте в зависимости от источника), но расширил свое участие благодаря недавним успехам в области либерализации, обеспеченным структурированным мультимодальным и интермодальным подходом.

ВБ повысил прогноз экономического роста Узбекистана на 2024 год до **6%**, что выводит страну в **тройку лидеров** в Европе и Центральной Азии по темпам роста. Ожидается, что рост импорта **ускорится и останется высоким** в среднесрочной перспективе, поддерживая **дальнейшую модернизацию экономики**.

Экспорт является важным фактором роста в Центральной Азии. В Узбекистане доля экспорта товаров и услуг увеличилась с 12% в 2016 году до **26,5% ВВП в 2023 году**.

От 50 до 70 % грузовиков задействованы на междугородних перевозках, обслуживая в основном местные рынки. Среднее расстояние перевозки грузов в УЗБ составляет 20 км.

Источники: ЕБРР, Всемирный банк, ОЭСР, Шарафеева (2022)

Повестка дня

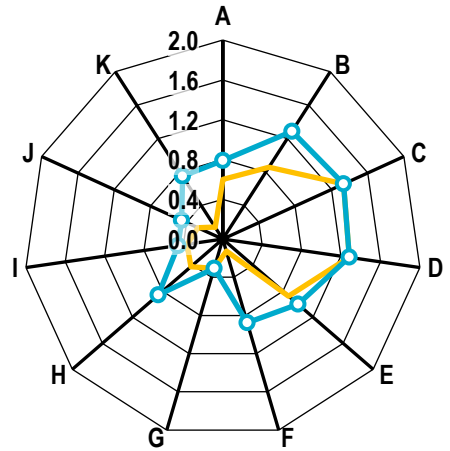
- Введение в проект
- **Упрощение процедур торговли и нормативно-правовая база**
- Транспортная инфраструктура и мультимодальность
- Заключение и дальнейшие шаги

Упрощение процедур торговли и нормативно-правовая база

Индикаторы содействия торговле (ИСТ) ОЭСР - заметные достижения с 2017 года

ИСТ ОЭСР охватывают **весь спектр пограничных процедур** для более чем 160 стран с разным уровнем дохода, из разных географических регионов и разным уровнем развития, что позволяет правительствам более **целенаправленно привлекать техническую помощь и наращивать потенциал**.

- ✓ **Значительный прогресс достигнут** в обеспечении доступности информации, связанной с торговлей, вовлечении большего числа заинтересованных сторон в процессы консультаций, упрощении пошлин и сборов, гармонизации торговой документации и трансграничном сотрудничестве ведомств.
- ✓ Политические реформы в стране **повысили прозрачность** для компаний.
- ✓ Однако логистические и процедурные проблемы, связанные с импортом и экспортом**, по-прежнему оказывают сильное влияние на бизнес-среду**.



- **Комментарии к схеме: A** - доступность информации, **B** - вовлеченность торгового сообщества, **C** - предварительные решения, **D -** процедуры обжалования, **E** - сборы и платежи, **F** - документы, **G** - автоматизация, **H** - процедуры, **I** - внутреннее сотрудничество пограничных служб, **J** - внешнее сотрудничество пограничных служб, **K** - управление и непредвзятность.

- Примечание: 2 - максимальный балл. Показатели, отмеченные *, включают менее половины субпоказателей ИФР ОЭСР, а показатели, отмеченные **, не представлены из-за недостатка данных.
- Источник: База данных TFIs ОЭСР.

Упрощение процедур торговли и гармонизация нормативно-правовой базы

Последние результаты

E-TIR принята, теперь требуется полномасштабное введение

Завершен процесс интеграции своей таможенной системы в международную систему e-TIR, но должен перейти **от пилотного проекта к полной адаптации**. Страна **присоединилась к e-CMR**, но должна полностью ее внедрить.

E-Таможня введена в 2022 году для повышения эффективности прохождения процедур таможенного контроля

Сокращение времени таможенного оформления с **3 до 1 дня**, **сокращение времени декларирования с нескольких часов до нескольких минут**, повышение эффективности **в 1,3 раза** и упрощение процедур растаможивания для **84%** экспортных и **76 %** импортных операций.

ВТО в процессе вступления

- Основные шаги: **комплексный пересмотр** ставок таможенных пошлин, запуск **уполномоченных экономических операторов**, система управления рисками, таможенный аудит и **система "единого окна"**.
- Результаты предварительной оценки: УЗБ **полностью соответствует 27%** и **частично соответствует 65%** требований ТФА ВТО.

Основные улучшения в сфере упрощения процедур торговли связаны с цифровизацией процедур: Показатель Глобального исследования ООН по вопросам упрощения процедур торговли с использованием цифровых и устойчивых технологий повысился с 62,37% в 2021 году до 84,95% в 2023 году.

Упрощение процедур торговли и нормативно-правовая база

Дальнейшие действия - рекомендуемые меры

Для обсуждения

Рекомендуемые действия включают:

1. Повышение доступности **информации в Интернете**,
2. Упрощение **документации и таможенных процедур**,
3. Совершенствование **предварительных решений** и процедур обжалования,
4. Расширение **национальной системы "единого окна"**,
5. Оптимизация **обработки данных, полученных перед прибытием**,
6. Укрепление межведомственного **сотрудничества** и
7. Согласование рабочего времени таможенных органов с **коммерческими потребностями**.

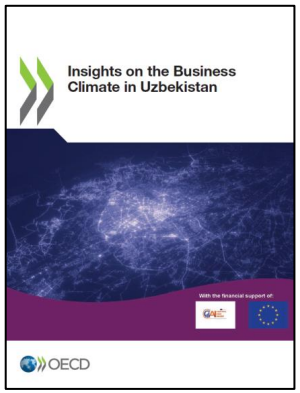
Эти улучшения имеют решающее значение для снижения торговых издержек и поддержки двусторонних торговых потоков для Узбекистана.

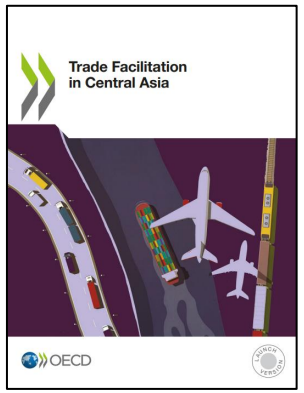
Источники: ОЭСР "**Упрощение процедур торговли в Центральной Азии**" (2023).

Упрощение процедур торговли и нормативно-правовая база

Выявленные сложности







1) Отставание в трансграничном таможенном сотрудничестве увеличивает задержки при отправке грузов и приводит к **перегрузке пограничных пунктов,** что является причиной **непредсказуемых сроков транзита и пересечения границы**.

2) **Отсутствие координации** (между государственными органами, с частным сектором и на региональном уровне) приводит к несогласованным требованиям к лицензированию и выдаче разрешений, метрическим отклонениям, проблемам совместимости программного обеспечения, разрозненной информации о мерах по упрощению процедур торговли, ограниченному межнациональному электронному обмену данными и непредсказуемому ценообразованию.

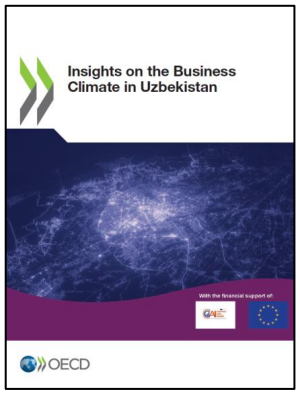
3) Электронная система "единого окна" по-прежнему **внедрена лишь частично.**

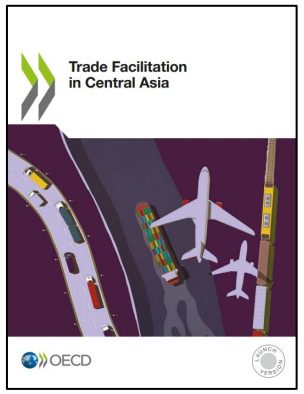
Источники: (1) ОЭСР "**Реализация потенциала Среднего коридора**" (2023), (2) ОЭСР "**Улучшение правовой среды для бизнеса и инвестиций в Центральной Азии**" (2023), ОЭСР "**Анализ делового климата в Узбекистане**" (2023).

Упрощение процедур торговли и нормативно-правовая база

Выявленные сложности







4) **Частный сектор имеет очень ограниченное влияние** на стратегические дискуссии о развитии маршрута как на национальном, так и на региональном уровнях.

5) **Железнодорожные тарифы** воспринимаются как непредсказуемые, труднодоступные и часто значительно отличаются от тарифов, согласованных в рамках ТМТМ.

6) Задержка в **реализации мер по упрощению процедур торговли**, что приводит к увеличению регуляторных барьеров.

7) Быстрая эволюция **нормативно-правовой базы** затрудняет адаптацию участников рынка.

Источники: (1) ОЭСР "**Реализация потенциала Среднего коридора**" (2023 г.), (2) ОЭСР "**Улучшение правовой среды для бизнеса и инвестиций в Центральной Азии**" (2023 г.), OECD "**Анализ делового климата в Узбекистане**" (2023 г.).

Вопросы и открытая дискуссия
ВОПРОСЫ И ОТВЕТЫ

Для представителей правительства:

1. Отметило ли правительство улучшения в трансграничном сотрудничестве с соседними странами? В чем заключаются эти улучшения?

2. Существуют ли планы по координации и гармонизации тарифной политики в области транспортных грузоперевозок между странами региона?

Для представителей частного сектора:

1. Считаете ли вы, что информация о тарифах по странам легко доступна?

2. С какими основными трудностями сталкивается ваша компания в отношении законодательной базы автомобильных/железнодорожных перевозок?

3. Заметили ли вы увеличение или уменьшение количества пробок на пограничных переходах?

Повестка дня

- Введение в проект
- Упрощение процедур торговли и нормативно-правовая база
- **Транспортная инфраструктура и мультимодальность**
- Заключение и дальнейшие шаги

Транспортная инфраструктура и мультимодальность

Наше текущее понимание последних событий в Центральной Азии

Потребность в инвестициях, связанных с ТМТМ, оценивается в **19,9 млрд долларов США** (ЕБРР).

Положительная тенденция прослеживается в инвестициях в инфраструктуру в Центральной Азии и, в частности, в Узбекистане (мониторинг ОЭСР, см. следующие слайды и Приложение).

8 из 33 приоритетных проектов в области физической инфраструктуры, определенных ЕБРР, находятся в Узбекистане, в том числе **3 краткосрочных**.

Финансирование осуществляется в основном из государственного бюджета и международных финансовых институтов, **инвестиции частного сектора ограничены**.

Выявленные ключевые вопросы:

- мультимодальность,
- провозная способность подвижного состава,
- государственно-частное партнерство,
- отсутствие региональной координации, и
- проблемы устойчивого развития, связанные со снижением уровня воды в Каспийском море.

Источники: ЕБРР, ОЭСР

Транспортная инфраструктура Узбекистана

Прогресс в развитии транспортно-логистического сектора

→ В докладе ЕБРР "**Устойчивые транспортные связи между Европой и Центральной Азией**", опубликованном в июне 2023 года, выделены следующие **краткосрочные приоритеты в области инфраструктуры** для Узбекистана.

Жесткая инфраструктура	Обоснование	Текущий этап *(Мониторинг ОЭСР)*	Комментарии
Развитие **мультимодальных логистических центров и складов класса А** в Ферганской долине (Андижан).	**Снижение затрат для грузоотправителей и повышение эффективности железных дорог** (хабы уже имеют адекватное автомобильное и железнодорожное сообщение, но не имеют логистических объектов).	**Соглашение о создании совместного предприятия, подписанное между немецкой компанией и UTY**	Открытие различных логистических центров, например, **нового логистического центра в Ташкенте**. Ведется разработка и **строительство других мультимодальных логистических центров** (открытие запланировано на 2Q2025).
Расширение железнодорожной линии в свободной экономической зоне Наманган.	Поскольку расстояние между железнодорожной линией и территорией СЭЗ "Наманган" очень мало (около 1 км), новое железнодорожное сообщение **обеспечит прямой доступ грузоотправителей к СЭЗ** и позволит избежать городских заторов.	**Ограниченный прогресс**	н/п
Проект по **увеличению пропускной способности железнодорожной станции** Ок-Куприк.	Снижение **загруженности границ, увеличение пропускной способности** более чем на 30% и **повышение эффективности трансграничных операций** между Узбекистаном и Казахстаном.	**Ограниченный прогресс**	О Проекте **было объявлено до публикации** (март 2023 года), отсутствие прогресса

Тематическое исследование проекта "Мактаарал Дарбаза" (1/3)

Пример взаимовыгодного регионального сотрудничества

Обоснование и основные факты:

- Увеличение торгового потока между Казахстаном и Узбекистаном (**с $2,9 млрд в 2018 году до $4,93 млрд в 2022 году**), с целью "довести объем взаимной торговли **до $10 млрд** в среднесрочной перспективе".

- Однако в настоящее время товары вывозятся через **единственную межгосударственную станцию** "Сарыагаш". Проект строительства железной дороги Мактараал-Дарбаза **необходим для облегчения работы** контрольно-пропускного пункта, работающего на полную мощность.

- Будет построено **152 км** железнодорожного полотна с использованием **19 700 тонн** рельс и **280 000 комплектов** железобетонных шпал и рельсовых скреплений.

- **3 400** - общее количество **рабочих мест, созданных** во время строительства (в целом в обеих странах).

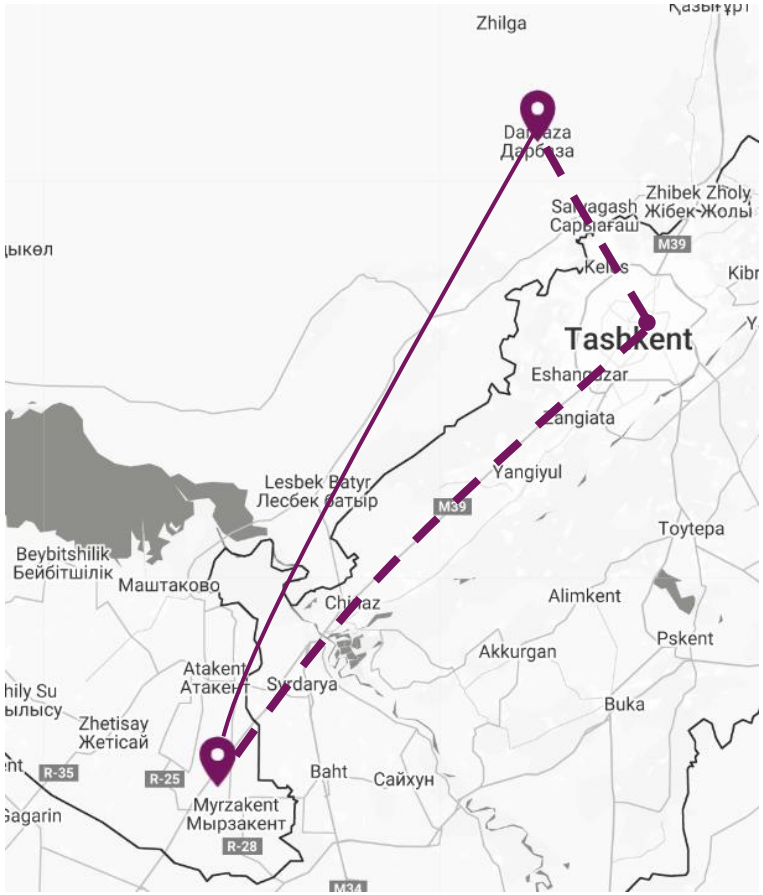
- **15%** работ выполняет Узбекистан.

Источники: Правительство Казахстана, ОЭС

Проект будет реализован в два этапа:

1. Планируется строительство линии Ердаут-Мактаарал, которая дойдет до государственной границы Узбекистана и соединится со станцией «Сырдарья». Затем будет введена в эксплуатацию ветка Жетысай - государственная граница Узбекистана, также соединяющаяся со станцией «Сырдарья».

2. Будут введены в эксплуатацию ветки государственной границы Жетысай-Узбекистан. Планируется также их соединение со станцией «Сырдарья».



Источники: Правительство Казахстана

Тематическое исследование по проекту "Мактаарал Дарбаза" (3/3)

Пример взаимовыгодного регионального сотрудничества

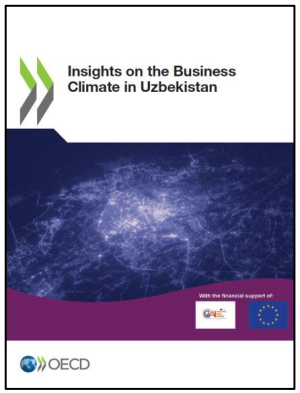
Ожидаемые результаты:

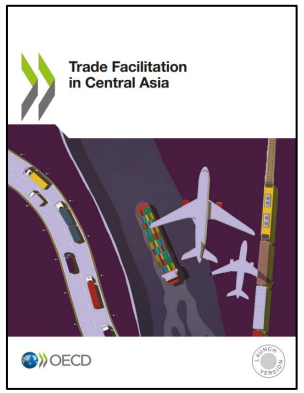
- ✓ **Сокращение числа «узких мест»** и заторов на границе.
- ✓ **Увеличение объемов региональной торговли** за счет оптимизации грузовых перевозок.
- ✓ **Создание рабочих мест**.
- ✓ **Для Узбекистана**: использование транзитного потенциала.
- ✓ **Для Казахстана**: соединение отдаленных регионов по железной дороге.

Транспортная инфраструктура и мультимодальность

Выявленные ключевые проблемы







1) **Недостаток мультимодальной инфраструктуры** на пограничных пунктах, автомобильных и железных дорогах.

2) **Высокая загруженность** пограничных пунктов, в том числе из-за устаревшей инфраструктуры.

3) Текущие темпы дорожного строительства в Узбекистане недостаточны для удовлетворения прогнозируемого **500-процентного увеличения пропускной способности дорог, необходимого к 2030 году** (оценка OECD-ITF от 2019 года), обусловленного ростом спроса на грузовые перевозки и развитием ТМТМ.

4) В то же время, **недостаточное использование** некоторых из существующих объектов инфраструктуры из-за пробелов в инфраструктуре, механизмах содействия торговле и ограниченного участия частного сектора.

5) **Перегруженность** грузовиков, ускоряющая ухудшение состояния дорог; **транспортные средства, не соответствующие** международным стандартам безопасности, эксплуатационной эффективности и воздействия на окружающую среду.

Источники: (1) ОЭСР "**Реализация потенциала Среднего коридора**" (2023 г.), (2) ОЭСР "**Улучшение правовой среды для бизнеса и инвестиций в Центральной Азии**" (2023 г.), OECD "**Анализ делового климата в Узбекистане**" (2023 г.).

Вопросы и открытая дискуссия
ВОПРОСЫ И ОТВЕТЫ

Для представителей государственных служб:

1. Что, помимо доступа к финансированию, является самой большой проблемой для развития инфраструктуры в Узбекистане?

2. Как правительство определяет приоритетность планов по инвестициям в инфраструктуру?

3. Мощности подвижного состава, по-видимому, не хватает, чтобы справиться с возросшими потоками. Каковы планы инвестиций для решения этой проблемы?

Для представителей частного сектора:

1. Какие потенциальные стимулы могли бы эффективно поощрять инвестиции частного сектора в инфраструктурные проекты вдоль транспортного коридора?

2. Заметили ли вы улучшения в мультимодальной инфраструктуре в Узбекистане? В чем заключаются эти улучшения?

3. Что сделает маршрут более конкурентоспособным по цене?

Повестка дня

- Введение в проект
- Упрощение процедур торговли и нормативно-правовая база
- Транспортная инфраструктура и мультимодальность
- **Заключение и дальнейшие шаги**

Дальнейшие шаги

Сбор интервью и анкет по установлению фактов

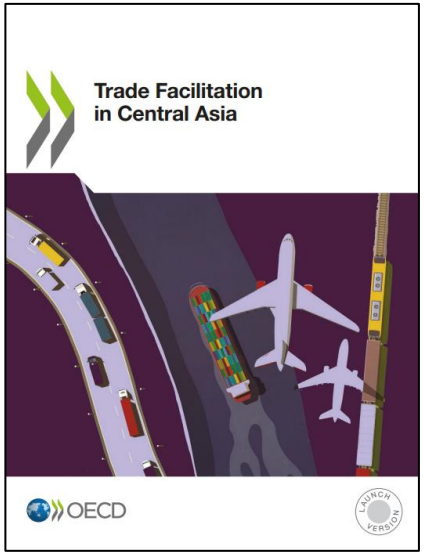
Осень 2024 года	Октябрь 2024 - февраль 2025	Весна 2025 года	Лето 2025 года (планируется)
Изучение имеющихся материалов и сбор данных	**Семинары**	**Черновик доклада**	**Публикация**
Распространение анкет, онлайн встречи для сбора информации	**Семинары по странам для проведения консультаций и сбора дополнительных данных**	**Доработка выводов и рекомендаций, сбор отзывов**	**Представление результатов на уровне министров**

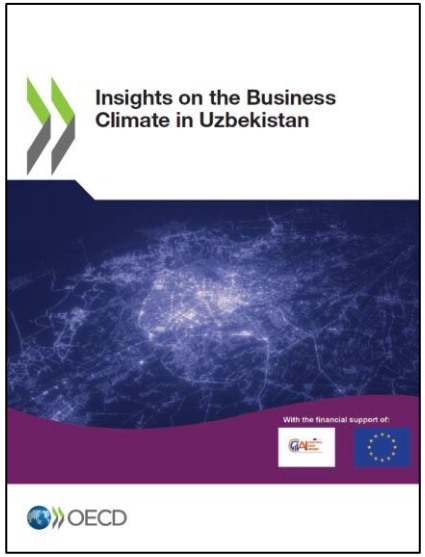
Подготовка публикации на тему:

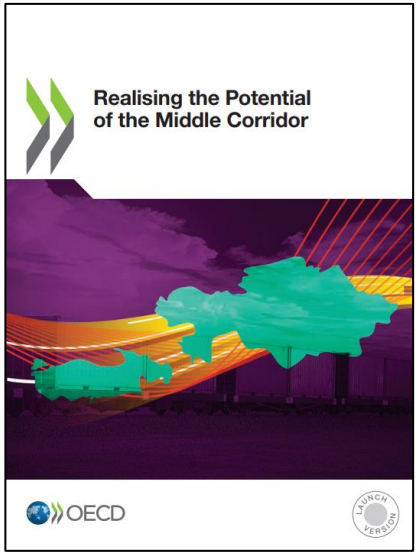
Повышение конкурентоспособности Транскаспийского международного транспортного маршрута в Центральной Азии

Спасибо за внимание!

Релевантные публикации по Центральной Азии доступны на сайте







Спасибо за внимание!

Контактная информация

Грегори Леконт
Руководитель подразделения, Центральная Азия
gregory.lecomte@oecd.org

Селест Лапорт Таламон
Экономический аналитик, Центральная Азия
celeste.laportetalamon@oecd.org

Дополнительная информация:

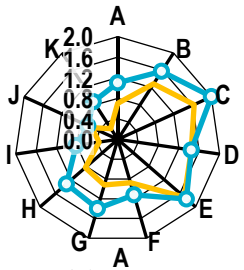
https://eu-cai.org
https://twitter.com/OECDEurasia
https://oecd.org/newsletters

Оставить свое мнение о семинаре:

Приложение 1 - Индикаторы ОЭСР по содействию торговле для Центральной Азии

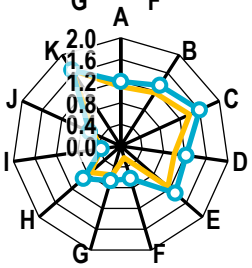
Казахстан





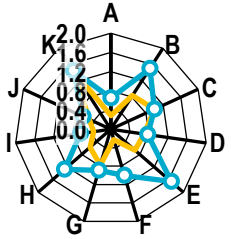
Кыргызстан





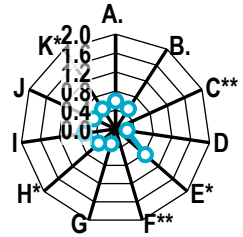
Таджикистан





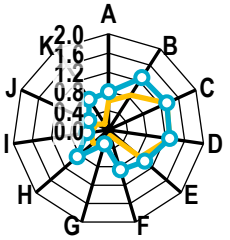
Туркменистан





Узбекистан





Улучшения

- Предварительные решения, сборы и платежи, участие общественности
- Доступность информации, предварительные решения
- Тарифы и сборы, вовлечение представителей от торговли, оптимизация процессов
- Первая попытка сбора данных для включения в индикатор
- Упорядочение документации, улучшение управления и непредвзятости

Рекомендации

- Расширить существующее единое окно
- Сократить расходы на комплаенс

- Консультации с представителями от торговли
- Координация сотрудничества внутренних пограничных служб

- Внедрение автоматизированной системы управления рисками
- Обеспечение эффективного функционирования судебной системы

- Укрепление внутрирегионального сотрудничества с соседями

- Расширение практики приема копий документов вместо оригиналов

2017 2022

- Примечание: 2 - это максимальный балл.
- Источник: База данных TFIs ОЭСР.

Приложение 2 – Процесс упрощения процедур торговли в ЦА идет

Последние события в области упрощения процедур торговли в регионе

Казахстан



- Ратификация соглашения между правительством Казахстана и Китая о развитии ТМТМ, **контейнерных поездов между странами** и **международных автомобильных перевозок** (июль 2024 года),
- Между Казахстаном, Азербайджаном и Грузией было подписано трехстороннее соглашение о создании **совместной логистической компании**; ожидается, что совместный оператор начнет работу к концу 2024 года (июнь 2023 года).

Кыргызстан



- Запуск **Центра развития и продвижения экспорта** (при поддержке ПРООН, май 2024 года)**,**
- Усилия по **внедрению "единого окна"** (поддержка ВТамО, декабрь 2023 г.).

Таджикистан



- Между пятью странами Центральной Азии и Немецкой корпорацией международного сотрудничества (GIZ) было подписано **соглашение о содействии торговле сроком** на три года (2024-2026 гг.) с общей суммой финансирования 6,5 млн евро (июнь 2024 года).

Туркменистан



- Зона свободной торговли с Узбекистаном (март 2024 г.),
- **Соглашение об упрощении процедур торговли** с GIZ (март 2024 г.).

Узбекистан



- Пилотный проект между Казахстаном и Узбекистаном по внедрению автоматизированной системы безбумажного оформления таможенного транзита **Tez Customs на** маршруте Алтынколь-Сарыагаш в направлении Узбекистана (декабрь 2023 г.).

Приложение 3 - Транспортная инфраструктура в Центральной Азии

Последние достижения в области инфраструктуры

→ В докладе ЕБРР "**Устойчивые транспортные связи между Европой и Центральной Азией**", опубликованном в июне 2023 года, выделены следующие **краткосрочные приоритеты физической инфраструктуры** для стран ЦА.

Страна	Физическая инфраструктура	Обоснование	Текущий этап *(Мониторинг ОЭСР)*	Комментарии
Кыргызская Республика	Развитие и модернизация **мультимодальных логистических центров** в Оше и Аламедине.	Для **увеличения регулярности и пропускной способности** для контейнерных операций.	**Ограниченный прогресс**	
Кыргызская Республика	**Проект** электрификации и реконструкции **железнодорожной линии** Балыкчи-Луговая.	Для **увеличения скорости движения поездов** на данных участках.	Оценка инвестиционных потребностей	Проведена оценка потребностей в инвестициях, оценочно, $300 млн, июль 2024 года
Таджикистан	Создание **комплексного пограничного пункта и совместного логистического центра** в Фатехабаде.	**Сокращение задержек при пересечении границы и содействие торговле** между Таджикистаном и Узбекистаном, а также транзитной торговле.	Подписано инвестиционное соглашение	Соглашение включает в себя строительство торгово-логистического центра и строительство 2 гидроэлектростанций (апрель 2024 года)
Туркменистан	Восстановление **дороги Туркменбаши - Гарабогаз**.	**Содействие транспопртным связям** между портами ТМ и КАЗ и **увеличение объема торговых потоков** между двумя странами.	Незавершенное строительство	В настоящее время также ведется строительство моста Гарабогаз (первоначально открытие дороги было запланировано на июнь 2024 года).

Приложение 3 - Транспортная инфраструктура в Центральной Азии

Последние события в области инфраструктуры в Казахстане

Физическая инфраструктура	Источник	Цель	Текущий этап *(Мониторинг ОЭСР)*	Комментарии
Сухие порты и инфраструктура **для контейнеризации**	ОЭСР 2023	**Усиление мультимодальности и развитие контейнеризации** грузовых перевозок вдоль маршрута.	Введен в эксплуатацию	Казахский терминал был построен в сухом порту Сианя. Открыт 28 февраля 2024 года.
Проект объезда железнодорожного вокзала Алматы	ЕБРР 2023	Проект позволит сократить время в пути для грузов, **разгрузить станцию Алматы на 40 процентов** и обеспечить работой около 2 000 человек.	Строительство не завершено	Строительство дороги началось в ноябре 2023 года.
Железнодорожный проект Дарбаза-Мактаарал	ЕБРР 2023	**Сокращение времени транзита для региональной торговли**, частичное снижение нагрузки на железнодорожный переход Сарыагаш с Узбекистаном и увеличение пропускной способности коридора в 2,5 раза.	Строительство не завершено	Строительство дороги началось в ноябре 2023 года.
Двойные железнодорожные пути на критических участках, электрификация	ОЭСР 2023	Увеличение пропускной способности железной дороги на маршруте.	Строительство не завершено	404 километра двойных путей, например, участок Достык-Моинты (окончание строительства ожидается в 2025 г.), развитие 5 станций, внедрение автоматической блокировки на участке Бейнеу-Шалкар.

Источники: ЕБРР "**Устойчивые транспортные связи между Европой и Центральной Азией**" (2023), ОЭСР "**Реализация потенциала Среднего коридора**" (2023), ОЭСР "**Диверсификация экспорта Казахстана**" (2024), текущий мониторинг ОЭСР.

Приложение 3 - Транспортная инфраструктура в Центральной Азии

Последние события в области инфраструктуры в Казахстане

Жесткая инфраструктура	Источник	Цель	Текущий этап *(Мониторинг ОЭСР)*	Комментарии
Проект расширения терминала Алтынкол	ЕБРР 2023	Увеличение операционной мощности в соответствии с недавним увеличением пропускной способности центра приграничного сотрудничества Хоргос.	**Ограниченный прогресс**	-
Проект расширения железнодорожной станции Сарыагаш	ЕБРР 2023	Повышение эффективности транспортных операций между Казахстаном и Узбекистаном и снижение перегруженности ППГ.	**Ограниченный прогресс**	В пресс-релизе премьер-министра (ноябрь 2023 г.) говорится, что железная дорога Дарбаза-Мактаарал, как ожидается, снизит нагрузку на станцию Сарыагаш.

Из краткосрочных приоритетных проектов, определенных ЕБРР, на рассмотрении находится один дорожный проект

Проект дороги Шалкар-Бейнеу	ЕБРР 2023	В настоящее время нет дороги, напрямую соединяющей Кызылорду с Актау. Существующий объезд увеличивает время в пути в среднем на пять дней. Дорога Шалкар-Бейнеу завершит это недостающее звено.	**Этап технико-экономического обоснования (январь 2024 г.)**	**-**

Источники: ЕБРР "**Устойчивые транспортные связи между Европой и Центральной Азией**" (2023 г.), ОЭСР "**Реализация потенциала Среднего коридора**" (2023 г.), ОЭСР "**Диверсификация экспорта Казахстана**" (2024 г.).