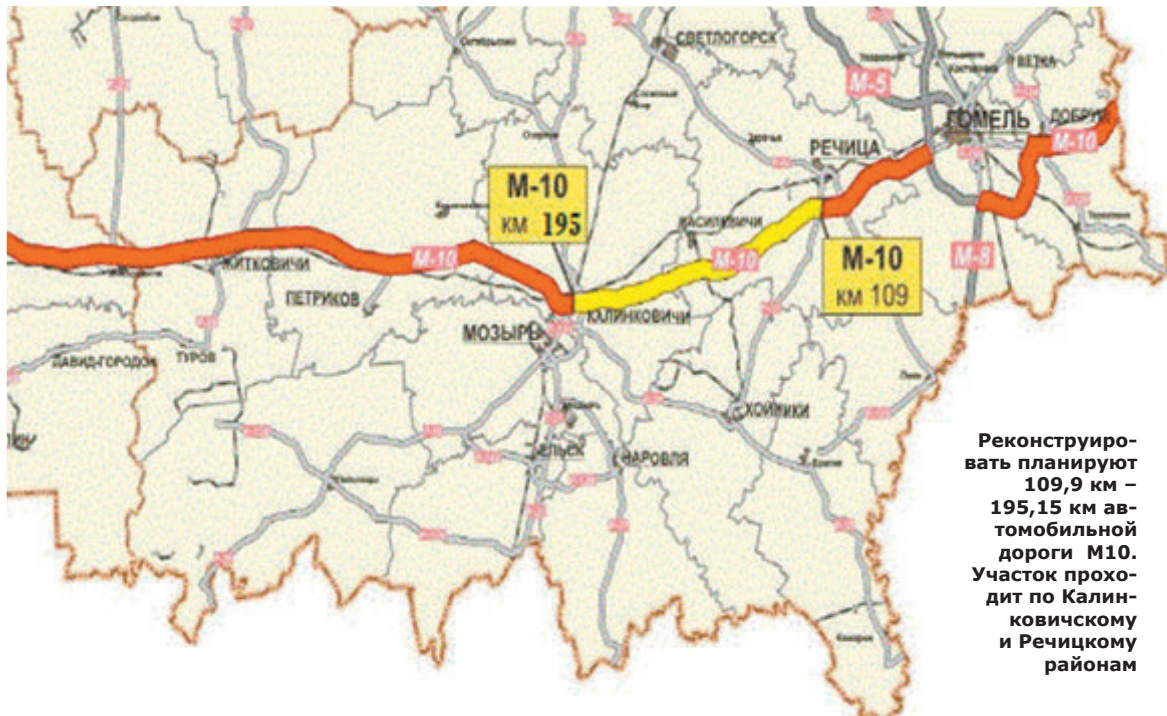


# ДОРОГИ ВЕДУТ...



Реконструировать планируют 109,9 км — 195,15 км автомобильной дороги М10. Участок проходит по Калининковичскому и Речицкому районам

(Окончание.

Начало на 1-й стр. «СЕ».)

Ожидается, что реализация проекта «Меридиан» приведет к росту объема транзитных перевозок на белорусском участке. Автомобильная дорога М10 проходит по территории Гомельской и Брестской областей. Сейчас участок 109,9—195,15 км имеет две полосы движения и вторую техническую категорию. Интенсивность движения составляет 3800—5100 автомобилей в сутки.

Он был построен 40 лет назад, поэтому уже назрел вопрос о его обновлении. Поблизости расположено большое количество населенных пунк-

тов, параллельно проходит железная дорога, соединяющая многочисленные локальные территориальные центры. На магистральную дорогу выезжает сельскохозяйственная техника и медленно движущиеся автомобили.

На заседании белорусская сторона пояснила, что, согласно расчетам, проводить ремонт или строить новую дорогу невыгодно. Оптимальный вариант — реконструкция участка с улучшением параметров до первой категории с четырьмя полосами движения и прогнозной интенсивностью 6900—9200 автомобилей в сутки. Скоростной режим движения после реконструкции

для легковых автомобилей будет ограничен 120 км/ч, для грузовых — 100 км/ч.

Для реализации проекта требуется около \$200 млн. Начать реконструкцию планируют в следующем году и завершить до 2020-го. Предполагаемый срок реализации соглашения о ГЧП — 22 года: 2 года на строительство и 20 лет на содержание дороги. В итоге улучшение транспортной инфраструктуры позволит увеличить инвестиционную привлекательность в регионе, привлечь новые транспортные потоки, снизить количество дорожно-транспортных происшествий и повысить комфортность движения.

**Первый заместитель министра транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Алексей АВРАМЕНКО** комментирует, что «развитие международных транспортных коридоров дает дополнительный импульс промышленности и деловой активности, повышает мобильность рабочей силы и грузов, приносит ряд дополнительных экономических выгод в рамках взаимодействия наших стран. Нами уже сегодня сделаны первые шаги на пути реализации данного проекта». Он напомнил, что год назад на заседании Совета управляющих Европейского банка реконструкции и развития было подписано соглашение между правительством Беларуси и ЕБРР по подготовке инфраструктурного проекта М10 к реализации на принципах ГЧП. Сейчас на завершающей стадии находится подготовка документов, включающих технико-экономическое обоснование, паспорт проекта, проект соглашения о ГЧП и проект подтверждающего нормативного правового акта. Благодаря активной работе ЕБРР в подготовке проекта задействован квалифицированный консорциум консультантов. Выборы частного партнера начнутся уже в этом году.

## ОПЫТ ПАРТНЕРОВ

— Те вопросы, которые поднимались на заседании, обсуждаются и у нас в стране, — отметил **руководитель проектной дирек-**

**ции Kazakhstan Project Preparation Fund Аслан БУЛАТОВ.** — По крайней мере, с Россией мы движемся в одном направлении. У нас подходы одинаковые, законодательные нормы и методика оценки эффективности проектов схожи. Россия дальше ушла в методологическом плане. В Казахстане меньше уделяется внимания некоторым тонким моментам, вопросам распределения рисков. Но возникающие проблемы надо решать, иначе это для проекта может обернуться плачевно.

У России накоплено больше опыта в этой сфере. Сейчас там реализуется 72 проекта в сфере транспорта, из них около 40 — в придорожной инфраструктуре, привлечено частных инвестиций на сумму более 400 млрд российских рублей. Об этом рассказал **начальник отдела департамента инвестиционной политики и развития частного-государственного партнерства Министерства экономического развития Российской Федерации Михаил БРУСИЛОВСКИЙ.** Кроме экономических преимуществ, у каждого такого проекта есть и социальный эффект. Новые дороги позволяют увеличивать транспортную доступность и развивать промышленность, тем самым обеспечивать потребности населения и рост городов. Мировой опыт показывает, что это перспективное направление.

**Надежда АНИСОВИЧ.**

anisovich@zviazda.by

## ■ Пространство Евразии

# СОЮЗНЫЙ ПУТЬ

Правовое поле железнодорожных перевозок в ЕАЭС и ЕС должно быть единым

Такую точку зрения высказал министр транспорта и коммуникаций Республики Беларусь **Анатолий СИВАК** на министерской конференции Центрально-Европейской инициативы «Наводя мосты между Европой и Азией». Участники мероприятия обсудили такие темы, как модернизация транспортной и логистической инфраструктуры региона, упрощение торговли через гармонизацию таможенных процедур и создание «цифровых» транспортных коридоров, а также иные проблемные аспекты.

— Если говорить о транспортном законодательстве, то Министерство транспорта в глобальном плане работает только по международным законам, — отметил Анатолий Сивак. — В части каких-то аспектов, которые есть сегодня в отдельных отраслях — допустим, по железной дороге в Европе действует свое транспортное право, а в странах бывшего Советского Союза — иное соглашение.

По словам министра, на практике такая ситуация означает, что у стран ЕС и ЕАЭС оказываются различные товарно-транспортные накладные, которые, по сути, являются договором с клиентом. «И сегодня назрела необходимость убрать этот перелом и сделать единый документ, по которому товары пересекают границу», — добавил белорусский министр.

Однако, несмотря на нынешние условия, сотрудничество Беларуси с Европейским союзом в транспортной сфере находится на высоком уровне, что подтверждает скорость прохождения белорусской границы контейнерными поездами — такая процедура занимает всего 30 минут. По мнению Анатолия Сивака, во всем мире лишь немногие смогут повторить подобный результат.

На сегодняшний день транспортная доступность и инфраструктурное развитие имеют большое значение для международной повестки дня, подчеркнул и **член Коллегии (Министр) по энергетике и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии Адамкул ЖУНУСОВ.** «Мы стремимся использовать националь-

ные особенности наших государств для создания совместных союзных преимуществ», — отметил он. По его мнению, в ближайшие пять-шесть лет поток экспортно-ориентированных грузов от западных границ Китайской Народной Республики через страны ЕАЭС на Европу может превысить 1 миллион контейнеров. — Именно Евразийский экономический союз обеспечит общее правовое регулирование, облегчающее экономическую деятельность, — добавил Адамкул Жунусов.

По словам министра, приоритетными задачами для транспортной сферы являются эффективное использование

транзитного потенциала, развитие евразийских транспортных коридоров и координация инфраструктурных изменений. Кроме того, на сегодняшний день сформирован перечень проектов в транспортной области, который одобрили все министры транспорта стран — членов ЕАЭС.

**Владислав ЛУКАШЕВИЧ.**

lukashevich@zviazda.by



Фото Анатолия ЮЩУКА.