

**ДЕЛОВОЙ СОВЕТ**

**ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА**

**Индекс интеграции 26 октября 2018 года.**

**Обзор. «Евразийская интеграция. Транспортные коридоры»**

**Владимир Путин: "Прибыль, выгода от транзитных коридоров не должна проходить «транзитом» мимо дальневосточных регионов, мимо интересов живущих здесь людей"** #рост

 Президент РФ Владимир Путин на пленарном заседании IV Восточного экономического форума отметил: - Современная транспортная, экспортная инфраструктура должна стать каркасом для создания на Дальнем Востоке качественных рабочих мест, новых производств и предприятий, выпускающих продукцию с высокой добавленной стоимостью.

Чтобы поддержать предпринимателей как российских, так и зарубежных, обеспечить им льготное финансирование, мы намерены пополнить Фонд развития Дальнего Востока уже в этом году более чем на восемь миллиардов рублей. Прошу также Правительство определиться с докапитализацией Фонда на предстоящие три года.

Дальний Восток должен в полной мере реализовать свой логистический потенциал. Масштабная модернизация БАМа и Транссиба, развитие дальневосточных портов и Северного морского пути кардинально усилят транспортную связанность АТР и Европы. В ближайшие годы нам нужно на современном уровне обустроить пограничные переходы на Дальнем Востоке, сделать более удобной для граждан, бизнеса работу таможенных, контрольных, пограничных и других служб, работающих на границе.

В предстоящие шесть лет объём транзитных перевозок контейнеров по железной дороге должен увеличиться в четыре раза, а время в пути с Дальнего Востока до западной границы России – сократиться до семи дней. Грузопоток Северного морского пути должен вырасти до 80 миллионов тонн в год.

Россия, наш Дальний Восток, безусловно, открыты для укрепления деловых связей. Убеждены, взаимная выгода здесь очевидна. Подчеркну: всё это просчитанные, реализуемые планы, тем более что интерес, запросы бизнеса к такой инфраструктуре очевидны. Так, по Северному морскому пути – самому короткому морскому маршруту между Дальним Востоком и Европой – буквально в эти дни проходит первое контейнерное судно ледового класса «Арктик–4».

Этот рейс, пролегающий от Владивостока до Санкт-Петербурга, с заходом предварительно в корейский Пусан и затем в германский Бремерхафен, без преувеличения, открывает новую страницу в истории торгового мореплавания, подтверждает безопасность, эффективность и востребованность российской Арктики, всего Северного морского пути как международного коридора. Мы приглашаем заинтересованных партнёров к освоению этой перспективной транспортной артерии. И мы уже знаем, что такая заинтересованность, такой интерес у наших партнёров есть.

Очевидно, что прибыль, выгода от транзитных коридоров не должна проходить мимо дальневосточных регионов, мимо интересов живущих здесь людей. Это чрезвычайно важно. Нам, конечно, важно создавать транспортные коридоры экспортно ориентированные, но ещё важнее развивать собственную экономику, собственное производство.

Основные пользователи дальневосточных транспортных коридоров, портов – как правило, крупные угольные, энергетические компании. Предлагаю подумать, как стимулировать этих российских экспортёров направлять часть своих доходов и в эффективные экономические и социальные проекты на Дальнем Востоке.

**Транзитный поток европейских грузов через РК в КНР возрос до 70% от железнодорожной мощности** #рост

Министр по инвестициям и развитию РК выступил на казахстанско-китайском бизнес-форуме. Транзитный поток европейских грузов через Казахстан в Китай возрос до 70% от возможной железнодорожной провозной мощности, **сообщил министр по инвестициям и развитию РК Женис Касымбек.**

«Мы видим ежегодное кратное увеличение транзита из Китая контейнеров через Казахстан в Россию и дальше по направлению…. И замечательно то, что, если раньше это one way-контейнеры были - в одну сторону, обратно загрузки не было, то сегодня мы видим по некоторым направлениям 70% обратно загрузки. То есть появился груз из Европы в Китай», - сказал он журналистам в кулуарах казахстанско-китайского бизнес-форума 7 сентября.

Министр напомнил на бизнес-форуме, что в прошлом году в целях развития евразийских транспортных коридоров и создания благоприятных условий для перевозок был подписан план сотрудничества по сопряжению новой экономической политики «Нұрлы жол» и строительства «Экономического пояса Шелкового пути».

«Реализация этого плана позволит полноценно использовать преимущества географического положения наших стран, реконструировать старые и построить новые автомобильные и железные дороги, создать современную сеть международных логистических центров и хабов на территории от Китая и до ЕС, увеличить товарооборот», - сказал Касымбек.

В 2017 году доля КНР в общем объеме внешнего товарооборота РК составила 17,4% - внешнеторговый оборот между нашими странами увеличился более чем на 30% и составил $10,5 млрд. По итогам января-апреля 2018 года взаимные объемы торговли увеличились на 20% и составили $3,5 млрд.

«За 5 лет мы уже ввели в эксплуатацию ряд крупных инфраструктурных проектов: порт Ляньюньган, сухой порт Хоргос на границе с Китаем, порт Актау на Каспийском море, новый железнодорожный коридор «Казахстан - Туркменистан – Иран» общей протяженностью около 900 км, соединяющий страны Центральной Азии с Персидским заливом и портом Бандар-Аббас на Окюге Ирана, международный транзитный коридор «Западная Европа - Западный Китай», часть которого проходит через территорию Казахстана», - сообщил министр.

Принятые меры позволили доставлять грузы из Китая через Казахстан в Европу примерно за 15 дней, при этом доставка морским путем занимает от 4 до 6 недель.

**Дипломаты и инвесторы из 40 стран ознакомились с транзитным потенциалом логистического хаба «Хоргос**» #рост

Стратегический объект, соединяющий Китай, Центральную Азию и Европу, посетили Чрезвычайные и Полномочные послы, аккредитованные в Казахстане, а также представители Королевства Таиланд, Королевства Нидерланды, Австрии, Бельгии и ряда международных организаций и банков. Выездную экскурсию для дипкорпуса и иностранных инвесторов организовали МИД РК и АО «НК «Қазақстан Темір Жолы

Территория СЭЗ составляет более 4500 га. Включает в себя три ключевых зоны — логистическую и индивидуальную зону, а также транспортно-логистический комплекс «сухой порт». Реализация программы «Нұрлы жол» уже обеспечила оптимальную логистическую цепь от Восточного побережья Китая — порта Ляньюньган через сухой порт на границе Казахстана и Китая по системе железнодорожных и автомобильных магистралей через Каспий в Европу. Логистическая цепочка привлекательна для партнеров стран Центральной Азии, Китая, Кавказа, Турции и Европы тем, что связывает контейнерные мультимодальные маршруты Транскаспийского международного коридора**.** 75% груза будет проходить по Центральной Азии, 5% - по Каспийскому морю, остальные 25% по Европе.

«Накануне наш президент поставил перед министерством конкретные задачи по необходимости развития транспорта, логистики и транзита. Алматинская область — одна из самых перспективных областей для развития этих направлений. Нурсултан Назарбаев ставил задачу, чтобы Казахстан был мостом между Азией и Европой. С тех пор все поставленные задачи уже реализованы. Сегодня мы с гордостью продемонстрировали иностранно-дипломатическому корпусу наши достижения, которые помогут для развития международного сотрудничества», — сказал **министр иностранных дел Кайрат Абдрахманов.**

В прошлом году транзит грузов через Казахстан вырос на 17% и составил почти 17 миллионов тонн. Начиная с 2015 года доля транспортной отрасли в ВВП составляет в среднем не ниже 8%. Благодаря успешному запуску проекта МЦПС «Хоргос» в настоящее время изучается создание аналогичного МЦПС на казахстанско-узбекской границе.

«Это уже второй тур, организованный МИД РК. В прошлом году было подписано соглашение о вхождении прямых инвестиций таких компаний, как Cosco Shipping. Это один из основных мировых операторов морского транспорта, которые зашли с инвестициями в сухой порт. На сегодня мы также заканчиваем переговоры с одним из самых больших международных операторов, которые уже приняли решения по инвестициям и вхождению в управляющие компании СЭЗ „Хоргос — Восточные ворота“. Это очень большой плюс для организации правильной работы», — **отметил в своей речи председатель правления АО «НК «Қазақстан темір жолы» Канат Алпысбаев.**

Развитие приграничного партнерства на «Хоргос» является одним из ключевых проектов в казахстанско-китайских отношениях. «Мои коллеги считают, что это очень перспективный проект и для Европы. Поскольку это самый близкий сухопутный маршрут из Китая в Европу. Через море это занимало бы больше времени. Грузовые товары доставляются из Китая в Европу по этому маршруту за 15 дней, в то же время по морю это заняло бы от 4 до 6 недель», — **рассказал посол Китая в Казахстане Чжан Сяо**.

Помимо железнодорожных путей, груз от станции Алтынкол по Казахстану будут доставлять и на автомобилях. «Это очень перспективный проект не только для Казахстана, Китая, России и стран Средней Азии, но и мировой торговли. Он имеет глобальный масштаб, и мы занимаемся финансированием строительства международного транспортного **коридора** „Западная Европа — Западный Китай“, в частности, трассы Хоргос — Алматы — Шымкент — Кызылорда. Это порядка 3 млрд долларов», — **сообщил постоянный представитель Всемирного банка в Казахстане Ато Браун.**

Для предпринимателей создаются выгодные условия. Доставляемое сырье, материалы, запчасти, компоненты, полуфабрикаты для производства готовой продукции освобождаются от оплаты таможенных платежей. Готовая продукция при продаже в странах ЕАЭС не будет облагаться пошлинами в случае заключения специального инвестиционного контракта с МИР РК. Если в составе готовой продукции будет импортная составляющая, то при реализации в странах ЕАЭС участники СЭЗ освободятся от уплаты импортной пошлины.

**Новый пункт пропуска «Нур жолы» открыт на границе с Китаем** #рост

На границе Казахстана и Китая 27 сентября открыт контрольно-пропускной пункт «Нур Жолы» (РК) - «Хоргос» (КНР)». впервые в истории страны пункт пропуска построен на средства частного инвестора по модели государственно-частного партнерства и является самым крупным в Средней Азии.

При его строительстве использовались передовые технологии и инновационные решения. В процессе проектирования казахстанские эксперты обменялись опытом инфраструктурных решений пунктов пропуска стран ЕАЭС, Турции, Польши, Финляндии, Мексики и США.

Кроме этого, в процессе проектирования учитывались нормативные требования ЕАЭС, мировой опыт и инфраструктурные решения, благодаря чему время прохождения границы будет занимать порядка 30 минут.

Как отметил вице-министр финансов РК К. Баедилов, новый пункт пропуска является главными воротами коридора «Западная Европа - Западный Китай» и имеет самое современное техническое обеспечение.

«Сегодня исторический день для таможенных органов Казахстана. Мы открываем новый автомобильный пункт пропуска «Нур жолы», расположенный в международном транзитном коридоре «Западная Европа - Западный Китай», который является не только воротами Казахстана, но и общего Евразийского экономического пространства», **сказал председатель КГД МФ РК А.Тенгебаев.**

Впервые казахстанскими специалистами применена автоматическая система управления логистикой в пункте пропуска, которая интегрирована с информационной системой таможенных органов «АСТАНА-1». При реализации автоматического технологического решения, с целью минимизации коррупционных рисков, максимально уменьшен «человеческий фактор». В связи с вводом в эксплуатацию таможенного поста «Нур жолы» пропускная способность увеличится в 30 раз, а увеличение пассажирского потока в 18 раз.

**Мы будем рады включить в обзор новости о вашей деятельности или новости по интересующей вас теме из Плана работы Президиума Делового Совета на 2018 год.**
[http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/План%20работ%20ДС%20ЕАЭС%20на%202018%20год.pdf](http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/%D0%9F%D0%BB%D0%B0%D0%BD%20%D1%80%D0%B0%D0%B1%D0%BE%D1%82%20%D0%94%D0%A1%20%D0%95%D0%90%D0%AD%D0%A1%20%D0%BD%D0%B0%202018%20%D0%B3%D0%BE%D0%B4.pdf)