



Евразийский
Банк Развития

Инфраструктура транспортных коридоров:

Обсерватория и интерактивная карта проектов
Евразийского транспортного каркаса — 2026

Рабочий документ 26/9

Алматы — 2026

Винокуров, Е., Забоев, А., Кузнецов, А., Омаров, А. (2026) *Инфраструктура транспортных коридоров: Обсерватория проектов и интерактивная карта Евразийского транспортного каркаса — 2026*. Рабочий документ 26/9. Алматы: Евразийский банк развития.

Евразийский транспортный каркас — сеть сопрягающихся широтных и меридиональных международных транспортных коридоров и маршрутов, обеспечивающих торгово-экономические связи стран Евразии с международными рынками. Обсерватория проектов Евразийского транспортного каркаса позволяет оценить масштабы реализуемых проектов и требуемых инвестиций по развитию каждого коридора. На 1 июля 2026 г. в Евразийском регионе осуществлялось или было запланировано 402 проекта общей стоимостью более 345 млрд долл., в Центральной Азии — 114 проектов общей стоимостью более 71,75 млрд долл. Более 84% всех проектов приходится на строительство, реконструкцию или модернизацию автомобильных и железных дорог. Свыше 60% всех проектов активно реализуются. В Евразийском регионе восемь трансграничных проектов, два из которых реализуются на принципах трансграничного ГЧП. Интерактивная карта Евразийского транспортного каркаса позволяет геопозиционировать каждый проект и привязать его к конкретному коридору в Евразийском регионе.

Ключевые слова: Евразийский транспортный каркас, Евразия, транспорт, инвестиции, транспортные коридоры, инфраструктура, транспортная связанность, Центральная Азия.

JEL: F15, F17, L92, O19, R11, R41.

Выражение признательности. Авторский коллектив ЕАБР выражает благодарность Вадиму Захаренко, главе Постоянного представительства Международного союза автомобильного транспорта (IRU) в Евразии, а также Андрею Медведеву, заведующему отделом картографии и дистанционного зондирования Земли Института географии РАН, за вклад в подготовку доклада и интерактивных карт.

Условия использования. Перепечатка и другие формы копирования текста целиком или по частям, включая крупные фрагменты, а также размещение его на внешних электронных ресурсах разрешены при обязательной ссылке на оригинальный текст.

Электронная версия доклада доступна на сайте Евразийского банка развития: <https://eabr.org/analytics/special-reports/>

© Евразийский банк развития, 2026

ИНФРАСТРУКТУРА ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ: Обсерватория и интерактивная карта проектов Евразийского транспортного каркаса — 2026

КЛЮЧЕВЫЕ ВЫВОДЫ

РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ*26



402

проекта реализуются или
запланированы
до 2035 г. в 13 странах



345

млрд долл. –
совокупный объем
инвестиций в развитие
Евразийского
транспортного каркаса



71%

от общего объема проектов уже
реализуются, либо готовится
проектная документация,
остальные 29% планируются



84%

всего объема инвестиций
приходится на проекты
строительства и модернизации
автомобильных и железных дорог



7

млрд долл.
объем инвестиций
привлеченных со стороны
Китая в транспортные
проекты в Центральной Азии



123

проекта с участием
частного капитала



48

проектов с участием
международных
банков развития



27

проектов ГЧП



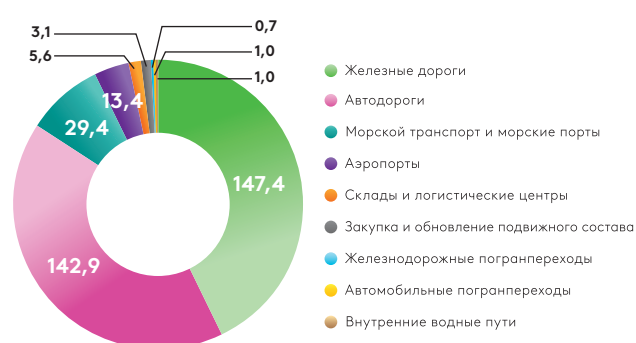
8

трансграничных проектов
с участием нескольких стран

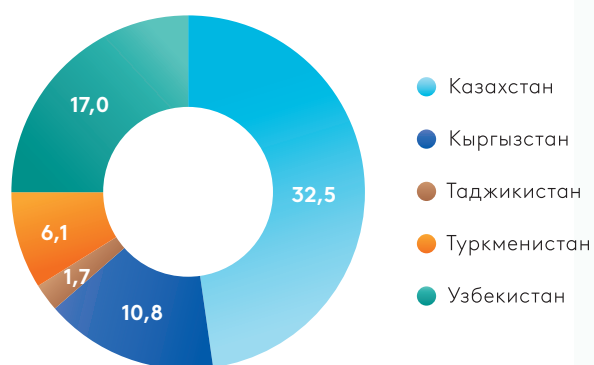
Инвестиции в развитие транспортных коридоров, млрд долл.



Распределение инвестиций по видам транспорта, млрд долл.



Инвестиции в развитие Евразийского транспортного каркаса в Центральной Азии, млрд долл.



Крупнейшие проекты развития Евразийского транспортного каркаса в Центральной Азии, млрд долл.



РЕЗЮМЕ

Обсерватория Евразийского транспортного каркаса — **аналитический инструмент мониторинга** и систематизации проектов развития инфраструктуры транспортных **коридоров и маршрутов, входящих в Евразийский транспортный каркас**. Обсерватория включает базу данных проектов развития инфраструктуры международных транспортных коридоров и маршрутов, входящих в Евразийский транспортный каркас, а также геоинформационную систему позиционирования этих проектов. Обсерватория охватывает 13 стран Евразийского региона, а также проекты, финансируемые Китаем на территории государств Центральной Азии. **Обсерватория формируется и обновляется из открытых источников информации**, в число которых входят национальные и международные программы развития транспорта, пресс-релизы, отраслевые обзоры и иная доступная информация.

В 2026 г. был проведен мониторинг реализации транспортных проектов. В частности, добавлена информация о вновь инициированных проектах. **Число проектов возросло** за счет включения в анализ аэродромной и аэропортовой инфраструктуры, инфраструктуры морских портов Трансарктического транспортного коридора, а также высокоскоростных железнодорожных магистралей (ВСМ), развитие которых привлекает все большее внимание стран региона.

В 2025 г. в Евразийском регионе были **введены в эксплуатацию** объекты инфраструктуры вдоль транспортных коридоров **с общим объемом инвестиций более 10 млрд долл.** Этот объем инвестиций не включает затраты на модернизацию Восточного полигона Российских железных дорог, поскольку работы по данному мегапроекту еще продолжаются. Около **6 млрд долл.** приходится на проекты, которые были реализованы **в Центральной Азии**.

Среди крупнейших инфраструктурных проектов, реализация которых была закончена в 2025 г., — сдача в эксплуатацию модернизированной **железнодорожной линии Достык — Мойынты** в Казахстане (ее пропускная способность выросла в пять раз за счет строительства вторых главных путей), автомагистрали **Ашхабад — Мары — Туркменабат**, а также участка **МТК «Север — Юг» на участке Туркменбаши — Гарабогаз — граница с Казахстаном** в Туркменистане, **тоннеля на перевале Көк-Арт** альтернативной автодороги север — юг в Кыргызстане, участков **автодороги Обигарм — Нуробод** в Таджикистане. Завершена **электрификация железной дороги Бухара — Ургенч — Хива** в Узбекистане с открытием скоростного пассажирского движения.

В 2026 г. Обсерватория включает информацию о проектах, реализация которых продолжается, а также о проектах, которые находятся на стадии подготовки

проектной документации или стадии перспективного планирования. В числе ключевых параметров — название проекта, его краткое описание, страна реализации, транспортный коридор, вид транспорта, объем инвестиций с распределением по источникам финансирования, сроки и статус реализации, наличие признаков ГЧП, участие международных банков развития и других национальных и международных институтов развития в реализации проекта. По состоянию на 1 июля 2026 г. в **Обсерваторию включены 402 проекта развития Евразийского транспортного каркаса** как уже осуществляемых, так и планируемых, с **общим объемом инвестиций в размере 345 млрд долл.** (рисунок А).



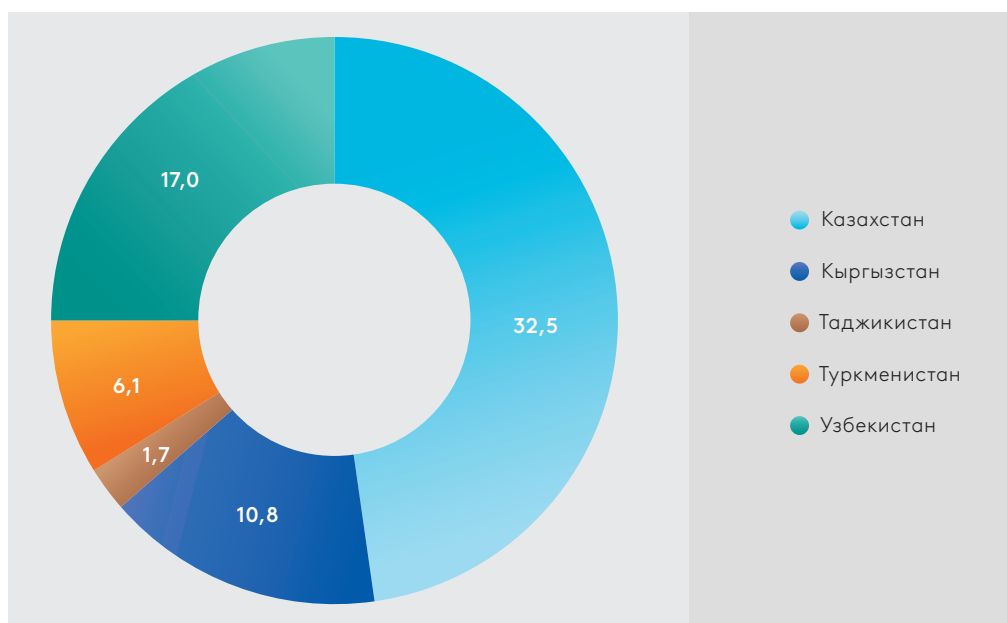
Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

Наибольшее число проектов развития Евразийского транспортного каркаса приходится на автодорожный сектор (51,7%), а в страновом разрезе — на Россию (49,3%). Что касается стоимости реализуемых проектов, то доля России значительно выше, составляя 65,3%, или 225,2 млрд долл. **Примечательно, что 8 из 10 крупнейших инфраструктурных проектов развития Евразийского транспортного каркаса реализуются в России.**

Развитие Северного евразийского коридора является наиболее капиталоемким. Суммарный объем инвестиций оценивается в 84,8 млрд долл., что составляет более четверти от общих капитальных затрат всего Евразийского транспортного каркаса. Суммарная стоимость развития МТК «Север — Юг» в 2025 г. оценивается в 50,3 млрд долл. (без учета ВСМ Москва — Санкт-Петербург).

Более **62%** от общего числа проектов развития Евразийского транспортного каркаса по размеру инвестиций находятся в стадии реализации. Еще 8,8% от общего числа проектов находятся в стадии подготовки проектной документации, 29% — в стадии планирования.

На страны Центральной Азии приходится более **21%** от инвестиций, направляемых на развитие Евразийского транспортного каркаса. Осуществляются или планируются к реализации **114 проектов на общую сумму свыше 71,75 млрд долл.** (рисунок Б). При этом **более 45%** от этой суммы приходится на **проекты, реализуемые в Казахстане**. Почти 56% инвестиций в странах Центральной Азии направлены на развитие сети автодорог, что свидетельствует о высокой роли автомобильного транспорта в обслуживании международных перевозок и торговли в регионе. Еще 29,8% инвестиций направлены на развитие железнодорожных участков транспортных коридоров, проходящих через Центральную Азию.



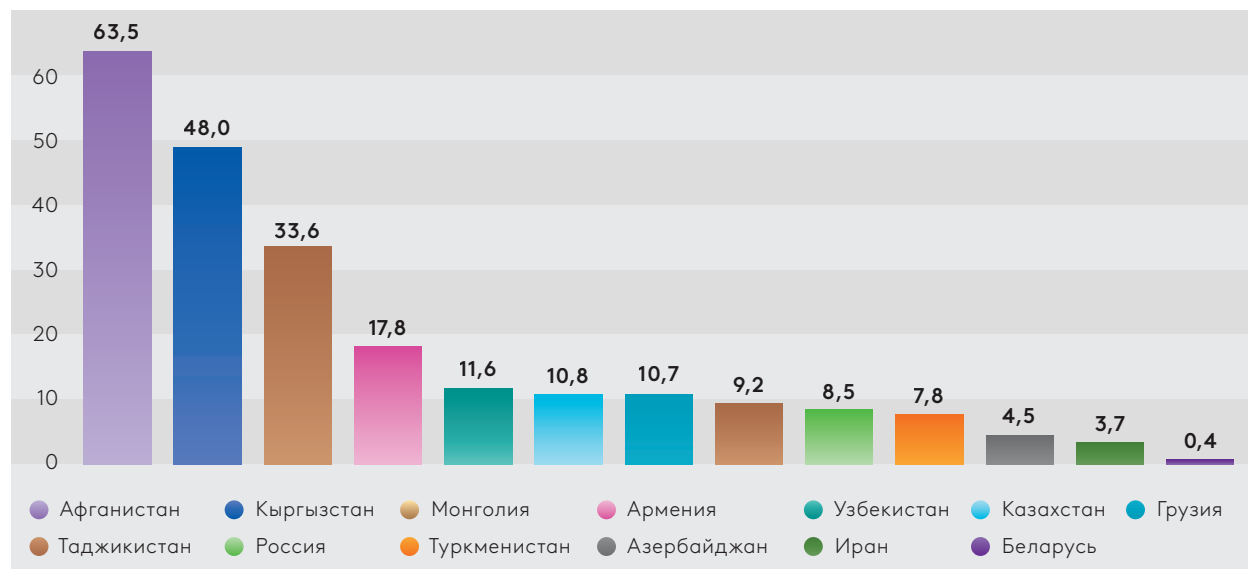
← Рисунок Б.
Инвестиции
в проекты
развития
Евразийского
транспортного
каркаса
по странам
Центральной
Азии, млрд долл.

Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

Большая часть инвестиций в развитие Евразийского транспортного каркаса в Центральной Азии — 42,8 млрд долл. — направлена на **развитие участков коридора ТРАСЕКА, включая Транскаспийский международный транспортный маршрут**. На 10 крупнейших проектов развития транспортных коридоров приходится 42% от общего объема инвестиций в развитие Евразийского транспортного каркаса в странах Центральной Азии.

Данные Обсерватории показывают, что **объемы инвестиций**, требующихся для строительства новой транспортной инфраструктуры или модернизации действующих участков транспортных коридоров **в странах** Центральной Азии, Южного Кавказа, Монголии и Афганистана, которые **не имеют выхода к морю и/или имеют горный рельеф, весьма значительны не только в номинальном выражении, но и в соотношении с размером их ВВП** (рисунок В).

↓ Рисунок В. Соотношение объемов инвестиций в развитие коридоров Евразийского транспортного каркаса к номинальному ВВП стран Евразийского региона в 2025 г., %



Источники: Всемирный банк (данные по ВВП), расчеты аналитиков ЕАБР (объем инвестиций в развитие инфраструктуры транспортных коридоров).

Реализация крупномасштабных транспортных проектов требует больших средств, которые могут быть получены **либо из государственных** (национальные бюджеты), **либо из привлеченных средств**. Дефицит средств, в первую очередь из национальных бюджетов, означает, что **многие крупные национальные и региональные проекты не могут быть реализованы одновременно**. Именно поэтому многие крупные проекты долгое время имеют статус планируемых, что отражено в Обсерватории. Три основных источника привлеченных средств включают суверенные кредиты, несуверенные кредиты и модели ГЧП, включая трансграничные ГЧП. Для небольших государств привлекательны проекты ГЧП, которые будут структурированы так, чтобы существенно не повышать нагрузку на национальный бюджет. Одновременно сохраняется высокая потребность в привлечении суверенного финансирования со стороны международных институтов развития для реализации имеющих важное социально-экономическое значение проектов строительства и модернизации автомобильных и железных дорог. В этой связи **Обсерватория может способствовать приоритизации проектов в интересах всех стран Евразийского региона**.

В общей сложности 123 из 402 проектов в Евразийском регионе предполагают участие частного бизнеса в их реализации (почти половина из них — в сфере логистики и складов). **27 проектов реализуются или могут быть реализованы на принципах ГЧП. Восемь проектов являются трансграничными**, то есть могут быть реализованы на принципах трансграничного ГЧП (железнодорожный коридор Китай — Кыргызстан — Узбекистан, Трансафганский железнодорожный коридор, совмещенный мост через реку Амур в районе погранперехода Джалинда — Мохе и др.). Из средств национальных бюджетов финансируется более 62% от общего числа проектов развития Евразийского транспортного каркаса по их стоимости. Международные банки развития (МБР) участвуют в реализации 48 проектов

(15,3% от общего числа проектов, находящихся на стадиях реализации или подготовки проектной документации). Еще 29 планируемых проектов предполагают привлечение суверенного или несуверенного финансирования со стороны МБР. В Центральной Азии 43 из 114 проектов финансируются с привлечением средств МБР (37,7%).

Китай активно участвует в развитии транспортной инфраструктуры в Центральной Азии. Проекты с общим объемом инвестиций более 12 млрд долл. реализуются при участии Китая, а **объем привлеченных средств из китайских источников превышает 7 млрд долл.** Большая часть этих проектов входит в Инициативу «Пояс и путь» (BRI). В Обсерватории указываются формы участия Китая — от предоставления кредитов и грантов, участия китайских компаний в проектировании и строительных работах до прямых иностранных инвестиций (ПИИ) и реализации государственно-частных партнерств с участием китайских компаний. Крупнейшим проектом, реализуемым в регионе с китайским участием, является строительство железнодорожного коридора Китай — Кыргызстан — Узбекистан (ККУ).

Обсерватория может выступать инструментом скоординированного развития Евразийского транспортного каркаса, предотвращая возникновение новых узких мест на участках одного коридора, расположенного в разных странах. Координация повышает эффективность инвестиций, особенно для трансграничных проектов в странах — участницах общего транспортного коридора. Обсерватория может выступать инструментом мониторинга развития транспортной инфраструктуры в развивающихся странах Евразийского региона, не имеющих выхода к морю, в рамках реализации Авазинской программы действия на период с 2024 по 2034 г., а также Декады устойчивого транспорта ООН на период 2026–2035 гг., которая официально начнется осенью 2026 г.