




Евразийский Банк Развития



Евразийский транспортный каркас: Обсерватория проектов и интерактивная карта

Рабочий документ 25/5

Алматы — 2025

Винокуров, Е., Забоев, А., Кузнецов, А., Омаров, А., Романов, И. (2025) *Евразийский транспортный каркас: Обсерватория проектов и интерактивная карта*. Рабочий документ 25/5. 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 2025 г. в Евразийском регионе инициировано 325 проектов общей стоимостью более 234 млрд долл., из которых 60% уже реализуются, а еще 13% готовится проектная документация. Более 90% приходится на проекты строительства, реконструкции или модернизации участков железных и автомобильных дорог, входящих в евразийские транспортные коридоры. 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, инвестиционные проекты, международные транспортные коридоры, транспортная инфраструктура, транспортная связанность, транспортные маршруты, Центральная Азия.

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

Выражение признательности. Авторский коллектив ЕАБР выражает благодарность 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, 2025

СОДЕРЖАНИЕ

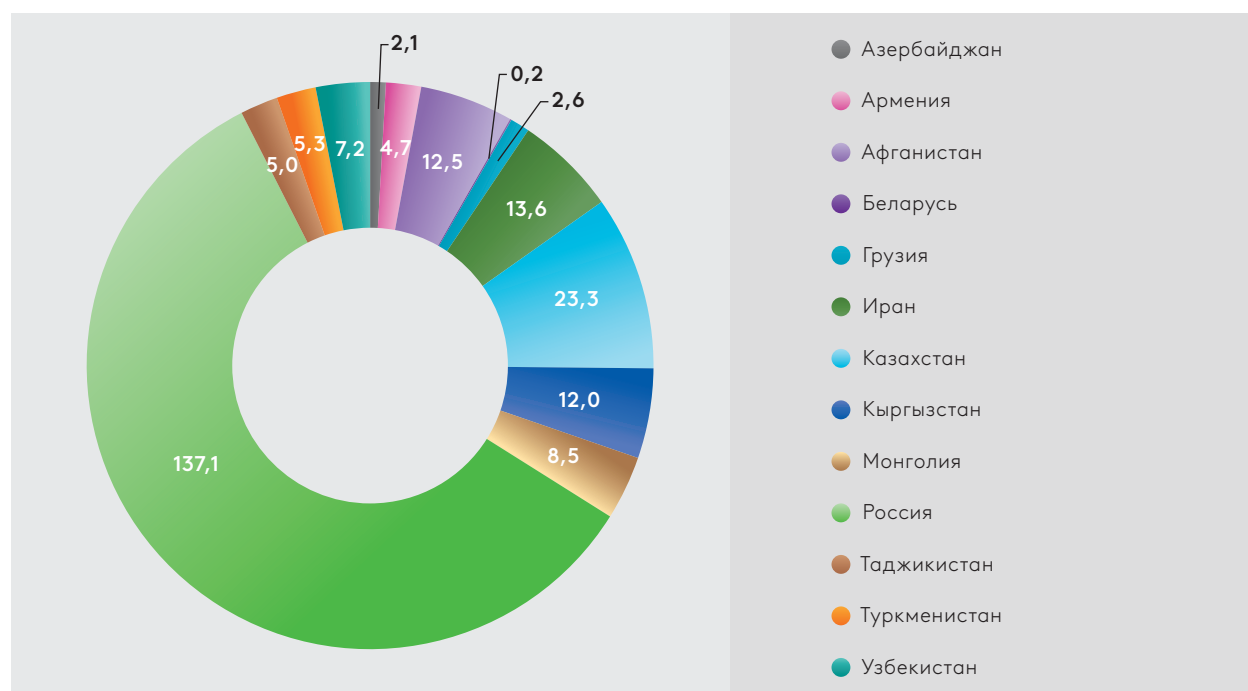
РЕЗЮМЕ.....	2
ВВЕДЕНИЕ.....	6
1. ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ.....	8
2. ОБЗОР ДЕЙСТВУЮЩИХ МЕХАНИЗМОВ МОНИТОРИНГА И АНАЛИЗА РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	11
3. МЕТОДОЛОГИЯ ФОРМИРОВАНИЯ ОБСЕРВАТОРИИ ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КАРКАСА.....	15
3.1. Понятие и структура.....	15
3.2. География.....	17
3.3. Коридоры Евразийского транспортного каркаса.....	18
3.4. Коридоры ЦАРЭС.....	19
3.5. Виды транспорта.....	19
3.6. Группы проектов.....	20
3.7. Статус проектов.....	21
3.8. Стоимость проектов.....	22
4. СВОДНЫЙ АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КАРКАСА.....	23
4.1. Евразийский регион.....	23
4.2. Центральная Азия.....	29
ПРИЛОЖЕНИЕ 1. КОРИДОРЫ ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КАРКАСА.....	34
ПРИЛОЖЕНИЕ 2. СХЕМА ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КАРКАСА.....	39
ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ИНТЕРАКТИВНАЯ КАРТА ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ И АВТОДОРОЖНЫХ МАРШРУТОВ.....	40
ПРИЛОЖЕНИЕ 4. ИНТЕРАКТИВНАЯ КАРТА ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МАРШРУТОВ.....	41
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.....	42
СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ.....	43

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: Азербайджан, Армения, Афганистан, Беларусь, Грузия, Иран, Казахстан, Кыргызстан, Монголия, Россия, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. **Обсерватория формируется и обновляется из открытых источников информации**, в число которых входят национальные и международные программы развития транспорта, пресс-релизы, экспертные оценки и иная доступная информация.

Обсерватория включает информацию о названии проекта, его описании, стране реализации, транспортном коридоре, виде транспорта, объеме инвестиций с распределением по источникам финансирования, сроках реализации, статусе реализации, наличии признаков ГЧП и других параметрах. По состоянию на 1 июля 2025 г. **в Обсерваторию включены 325 проектов развития Евразийского транспортного каркаса**, как уже осуществляемых, так и планируемых, **с общим объемом инвестиций в размере 234,1 млрд долл.** (рисунок А).

↓ Рисунок А. Распределение инвестиций на развитие Евразийского транспортного каркаса по странам Евразийского региона, млрд долл.



Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

Наибольшее число проектов развития Евразийского транспортного каркаса приходится на автодорожный сектор (51,9%), а в страновом разрезе — на Россию (48,5%). Что касается стоимости реализуемых проектов, то доля России значительно выше — 58,6%, или 137,1 млрд долл. **Примечательно, что 7 из 10 крупнейших инфраструктурных проектов развития Евразийского транспортного каркаса реализуются в России.**

Развитие Северного евразийского коридора является наиболее капиталоемким. Суммарный объем инвестиций оценивается в 78 млрд долл., что составляет более трети от общих капитальных затрат всего Евразийского транспортного каркаса. Суммарная стоимость развития МТК «Север — Юг» в 2025 г. оценивается в 44,5 млрд долл.

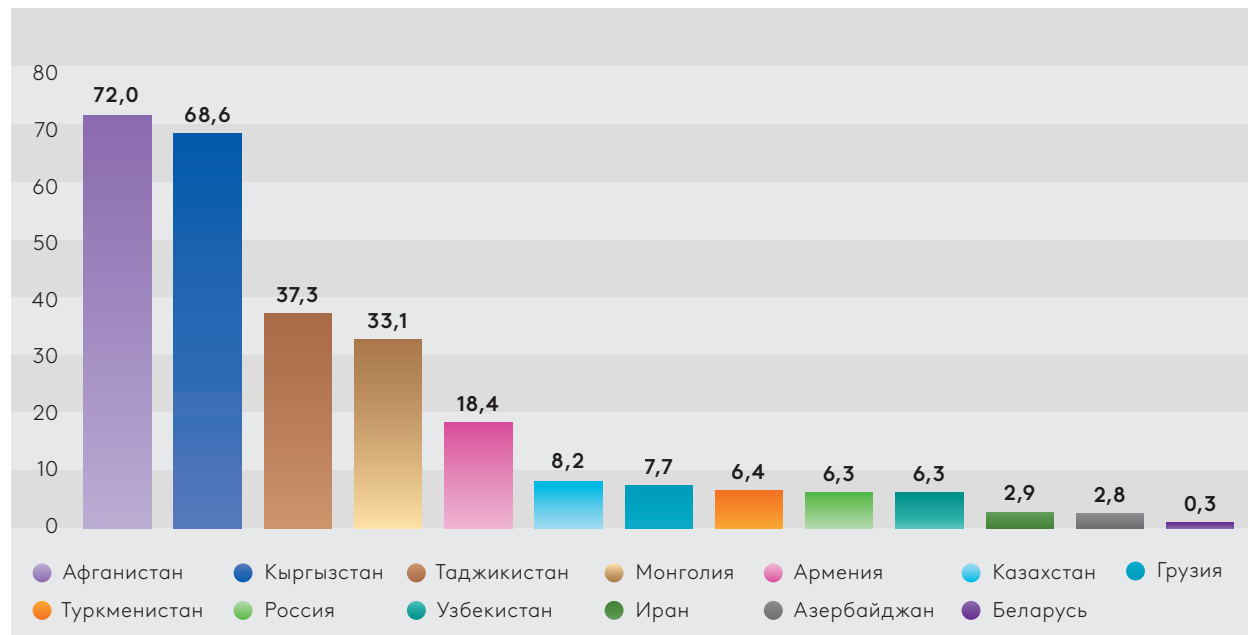
Более **60% от общего числа проектов развития Евразийского транспортного каркаса по размеру инвестиций находятся в стадии реализации.** Еще 12,8% от общего числа проектов находятся в стадии подготовки проектной документации, 27,2% — в стадии планирования.

На страны Центральной Азии приходится более 22% от инвестиций, направляемых на развитие Евразийского транспортного каркаса. Осуществляются или планируются к реализации **90 проектов на общую сумму свыше 52,8 млрд долл. При этом более 44% от этой суммы приходится на проекты, реализуемые в Казахстане.** Более 58% инвестиций в странах Центральной Азии направлены на развитие сети автодорог, что свидетельствует о высокой роли автомобильного транспорта в развитии международных перевозок и торговли в регионе. Еще 34,5% инвестиций направлены на развитие железнодорожных участков транспортных коридоров, проходящих через Центральную Азию.

Большая часть инвестиций в развитие Евразийского транспортного каркаса в Центральной Азии — 39,8 млрд долл. — направлена на **развитие участков коридора ТРАСЕКА, включая Транскаспийский международный транспортный маршрут.** На 10 крупнейших проектов развития транспортных коридоров приходится 58% 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 Б).**

↓ Рисунок Б. Соотношение объемов инвестиций в развитие коридоров Евразийского транспортного каркаса к номинальному ВВП стран Евразийского региона в 2024 г., %



Источники: Всемирный банк, расчеты аналитиков ЕАБР.

Реализация крупномасштабных транспортных проектов требует больших средств, которые могут быть сгенерированы **либо из государственных** (национальные бюджеты), **либо из привлеченных средств**. Три основных источника привлеченных средств: суверенные кредиты, несуверенные кредиты и модели ГЧП. Для небольших государств привлекательны проекты ГЧП, которые будут структурированы так, чтобы существенно не повышать нагрузку на национальный бюджет. Дефицит средств означает, **что многие крупные национальные и региональные проекты не могут быть реализованы одновременно**. В этой связи **Обсерватория может способствовать приоритизации проектов в интересах всех стран Евразийского региона**.

В общей сложности 113 из 325 проектов в Евразийском регионе предполагают участие частного бизнеса в их реализации (почти половина из них — в сфере логистики и складов). **17 проектов реализуются или могут быть реализованы на принципах ГЧП**, в том числе два проекта — на принципах **трансграничного ГЧП** (железнодорожный коридор Китай — Кыргызстан — Узбекистан и Трансафганский железнодорожный коридор). Из средств национальных бюджетов финансируется более 62% от общего числа проектов развития Евразийского транспортного каркаса по их стоимости. Международные банки развития участвуют в реализации 22 проектов (6,8% от их общего числа). Еще 29 планируемых проектов предполагают привлечение суверенного или несуверенного финансирования со стороны МБР.

Обсерватория является инструментом координации развития Евразийского транспортного каркаса. Нескоординированная реализация транспортных проектов ведет к возникновению узких мест в одних странах и недоиспользованию

потенциала уже реализованных проектов в других. Координация повышает эффективность инвестиций особенно для трансграничных проектов в странах — участницах общего транспортного коридора. Обсерватория может выступить инструментом координации сотрудничества правительств, наднациональных органов и МБР при планировании и развитии транспортной инфраструктуры в конкретных субрегионах и вдоль определенных транспортных коридоров.