



Евразийский Банк Развития

Евразийский транспортный каркас

Доклад 24/6

Алматы — 2024

ЕВРАЗИЙСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КАРКАС

КЛЮЧЕВЫЕ ВЫВОДЫ

АНАЛИТИЧЕСКИЙ ДОКЛАД '24

ЕВРАЗИЙСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КАРКАС (ЕТК) —

сеть сопрягающихся широтных и меридиональных международных транспортных коридоров и маршрутов, обеспечивающих внутреннюю и трансконтинентальную связанность стран Евразии.

Основу Евразийского транспортного каркаса составляют международные транспортные коридоры на направлениях восток — запад и север — юг, соединяющие Азию, Европу и Ближний Восток.

50 тыс. км железных дорог по основным направлениям пяти ключевых МТК

Более 30 «нервных» узлов ЕТК (транспортные узлы, крупные порты, пункты смены ширины колеи)

260 млн тонн и **3,6** млн ДФЭ перевезено в международном сообщении по МТК в 2023 г.


x3 рост контейнеропотока за 2013–2023 гг.


x200 рост числа контейнерных поездов в сообщении с Китаем, включая транзит за 2013–2023 гг.


x1,5 прогнозируемый рост объемов международных перевозок грузов по коридорам в Центральной Азии к 2030 г. (95 млн тонн)


x1,7 прогнозируемый рост объемов международных перевозок контейнеров по коридорам в Центральной Азии к 2030 г. (1,7 млн ДФЭ)


КОНЦЕПЦИЯ ЕТК: 10 СИСТЕМНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ


1  Синергия транспортных коридоров и маршрутов достигается за счет их сопряжения и взаимодополнения


6  Евразийский транспортный каркас позволяет **сократить дисбалансы в географии торговли** на пространстве Евразии


2  Развитие Евразийского транспортного каркаса ведет к формированию **транспортного перекрестка в Центральной Азии**


7  Развитие комплексных логистических сервисов позволяет перейти **от конкуренции коридоров и видов транспорта к их взаимодействию**


3  Приоритет **внутрирегиональной экономической связанности** включает снижение издержек при перевозках между странами вдоль коридора, а также к морским портам

8  Особое внимание должно уделяться **«нервным» узлам** — пунктам стыковки коридоров и маршрутов, транспортным узлам, погранпереходам и ключевым морским портам

4  Развитая транспортно-логистическая инфраструктура создает **импульс для реализации агропромышленного потенциала**

9  **Рост контейнеризации** достигается за счет развития операторского бизнеса, терминалов и технологий и позволяет значительно ускорить товародвижение в Евразии

5  Наземные евразийские маршруты являются **страховкой для глобальных торгово-логистических цепочек** в период сбоя морского судоходства

10  Эффективному развитию транспортной инфраструктуры способствует **совершенствование мягкой инфраструктуры**

ЭФФЕКТЫ ЕТК

40%

прироста грузопотока обеспечивается за счет сопряжения транспортных коридоров

600 млн

человек сможет обеспечить продовольствием Евразийский регион за счет экспорта агропродукции при надлежащем развитии транспортной и логистической инфраструктуры

до 3 раз

составляет потенциал роста торговли между странами Центральной Азии и Индией за счет развития МТК «Север – Юг» и новых меридиональных маршрутов

15%

транспортных издержек может быть сэкономлено за счет внедрения комплексных мультимодальных логистических технологий

18%

роста экспорта в странах Центральной Азии произойдет при сокращении в два раза времени простоя на границах

4 дня

экономии при пересечении границ обеспечивает переход на цифровые технологии и транспортно-сопроводительные документы



Винокуров, Е. (руководитель авторского коллектива), Амангелды, С., Ахунбаев, А., Забоев, А., Кузнецов, А., Малахов, А. (2024) *Евразийский транспортный каркас*. Доклад 24/6. Алматы: Евразийский банк развития.

Евразийский транспортный каркас представляет собой сеть сопрягающихся широтных и меридиональных международных транспортных коридоров и маршрутов, обеспечивающих торгово-экономические связи стран Евразии с международными рынками. Коридоры «Север – Юг» и «Восток – Запад» обеспечивают внешнеторговые и транзитные перевозки, способствуя реализации потенциала Евразии как перекрестка торговых и транспортных путей. Доклад анализирует современное состояние ключевых евразийских транспортных коридоров, их узкие места и перспективы развития. Рассмотрены инициативы и проекты по созданию новых международных транспортных коридоров и маршрутов в Евразии. Анализ административных и иных нефизических барьеров дополнен рекомендациями по совершенствованию мягкой инфраструктуры, повышающей эффективность инвестиций в развитие транспортных коммуникаций. Особое место отведено странам Центральной Азии, не имеющим выхода к морю. Текст доклада содержит детальную фактическую информацию о современном состоянии и перспективах развития транспортных коридоров и маршрутов Евразийского транспортного каркаса и сопровождается картами и схемами.

Ключевые слова: Евразийский транспортный каркас, евразийские транспортные связи, контейнеризация, международная торговля, международные транспортные коридоры, страны, не имеющие выхода к морю, транзит, мягкая инфраструктура, транспортная инфраструктура, транспортная связанность, узкие места, Центральная Азия, экономика транспорта.

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, автономной некоммерческой организации «Дирекция международных транспортных коридоров», Андрею Медведеву, заведующему отделом картографии и дистанционного зондирования Земли Института географии РАН, компании «Артис» (Республика Казахстан) за вклад в подготовку и ценные рекомендации к настоящему докладу.

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, 2024

РЕЗЮМЕ

Евразийский транспортный каркас — это сеть сопрягающихся широтных и меридиональных международных транспортных коридоров и маршрутов, обеспечивающих внутреннюю и трансконтинентальную связанность стран Евразии. Основу Евразийского транспортного каркаса составляют международные транспортные коридоры на направлениях **восток – запад** и **север – юг**, соединяющие Азию, Европу и Ближний Восток.

В состав Евразийского транспортного каркаса входят пять главных международных транспортных коридоров — Северный, Центральный и Южный евразийские коридоры, МТК ТРАСЕКА и МТК «Север – Юг», дополненные ответвлениями и региональными маршрутами общей протяженностью более 50 тыс. км (рисунок Б).

В течение последних нескольких лет своей деятельности в качестве ключевого регионального института развития и реализации различных инфраструктурных проектов ЕАБР концептуально обосновал понятие Евразийского транспортного каркаса и вынес его для обсуждения в публичное пространство. **В основу понятия Евразийского транспортного каркаса заложена идея о важности стыковки и взаимодополнения евразийских транспортных коридоров**, благодаря которой повышается транспортная связанность, снижаются торговые издержки и упрощается доступ на международные рынки — особенно для внутриконтинентальных государств, не имеющих выхода к морю.

Концепция Евразийского транспортного каркаса включает в себя 10 системных элементов (рисунок А).

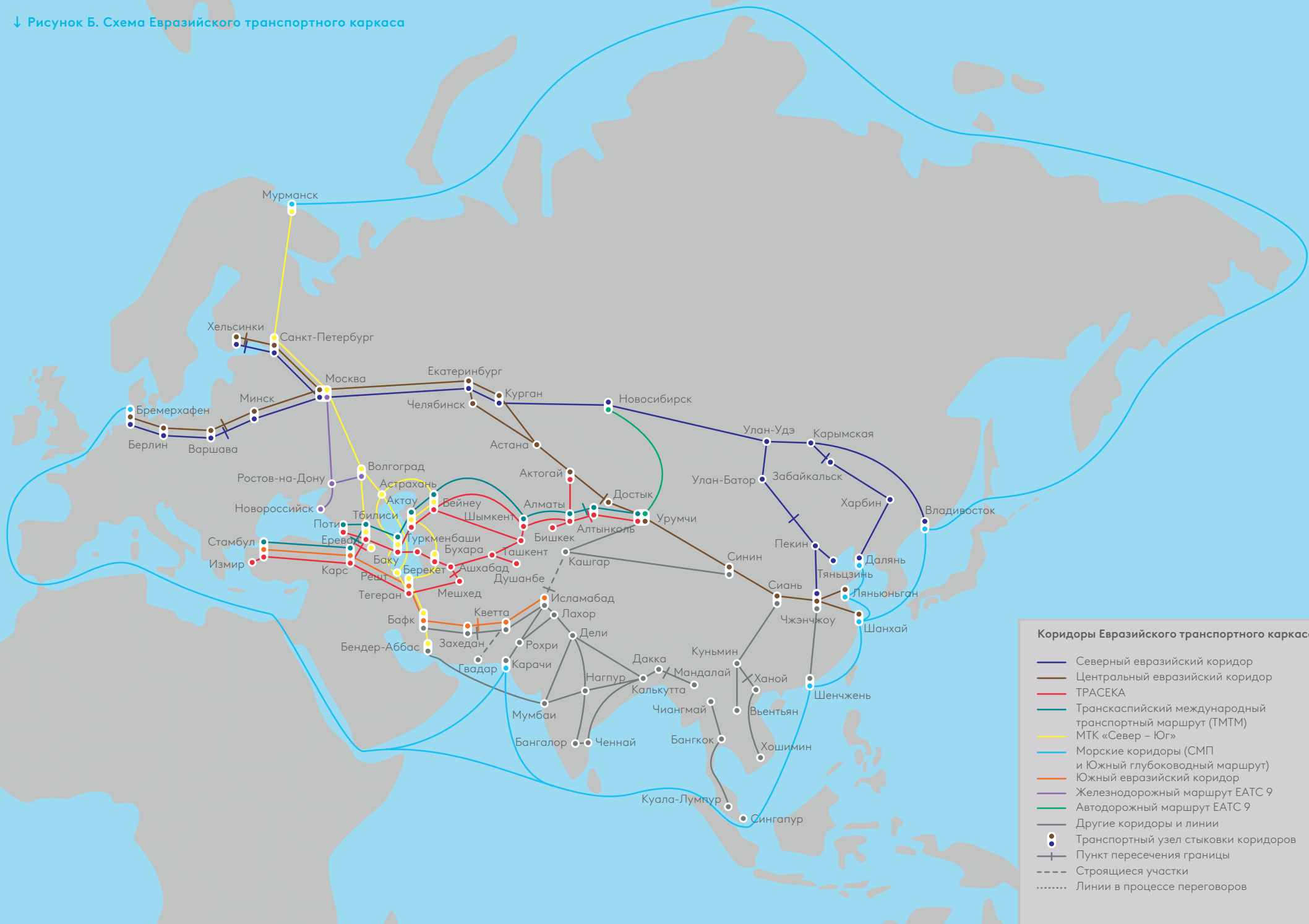
↓ Рисунок А. Концепция Евразийского транспортного каркаса

1  Синергия транспортных коридоров и маршрутов	6  Сокращение дисбалансов в географии торговли
2  Транспортный перекресток в Центральной Азии	7  От конкуренции коридоров и видов транспорта к их взаимодействию
3  Приоритет внутрирегиональной экономической связанности	8  Особое внимание к «нервным» узлам (транспортным узлам)
4  Импульс для реализации агропромышленного потенциала	9  Рост контейнеризации
5  Страховка для глобальных торгово-логистических цепочек	10  Совершенствование мягкой инфраструктуры

Источник: ЕАБР.

- 1. Синергия международных транспортных коридоров и маршрутов достигается благодаря их сопряжению и взаимодополнению, а не за счет их конкуренции друг с другом.** Эффект сопряжения состоит в привлечении до 40% дополнительных грузопотоков (Винокуров и др., 2021). Синергия достижима не только между маршрутами, но и между видами транспорта в рамках мультимодальных транспортных коридоров. Разнообразие маршрутов и география создаваемых ими транспортно-экономических связей свидетельствуют о необходимости усиления координации и сотрудничества, о важности развития новых транспортно-логистических сервисов, которые обеспечивали бы связанность центров производства и потребления в Евразии между собой.
- 2. Развитие Евразийского транспортного каркаса ведет к формированию транспортного перекрестка в Центральной Азии.** Через Центральную Азию проходит большинство евразийских транспортных коридоров и маршрутов. Евразийский транспортный каркас обеспечивает транспортную связанность стран Центральной Азии друг с другом и упрощает **доступ к морским портам и мировым товарным рынкам.** Развитие мультимодальных транспортных и транзитных коридоров для стран Центральной Азии — безальтернативное решение в силу значительных расстояний между торговыми партнерами. Формирование транспортного перекрестка позволяет **увеличить объемы международных, в том числе транзитных, перевозок** и связанных с этим доходов для стран Центральной Азии. По целевому сценарию прогноза ЕАБР объемы перевозок грузов по трем ключевым коридорам, проходящим через Центральную Азию, возрастут к 2030 г. в 1,5 раза до 95 млн тонн. Контейнерный трафик вырастет еще значительно — почти на две трети до 1,7 млн ДФЭ.
- 3. Особенно важна обеспечиваемая Евразийским транспортным каркасом внутренняя экономическая и торговая связанность континентальных районов** — Центральной Азии, Южного Кавказа, Монголии и Афганистана, СУАР и российских регионов Западной и Восточной Сибири. Транспортные издержки для торговли стран, не имеющих выхода к морю, в 1,4 раза выше, чем для прибрежных государств (UNOHRRLLS, 2022). Евразийский транспортный каркас способен практически нивелировать ограничения, связанные с отсутствием выхода к морю. Для большинства внутренних регионов развитие новых транспортных возможностей приводит к увеличению объемов торговли, созданию рабочих мест, росту налоговых поступлений, усилению мобильности людей, а также запускает связанные с этими факторами мультипликативные эффекты. Сокращение времени в пути на одни сутки эквивалентно 0,8% от цены перевозимого промышленного товара с высокой степенью передела (Ramboll, U.S. Chamber of Commerce, 2006).
- 4. Страны Евразии имеют колоссальный агропромышленный потенциал, и одним из обязательных условий его реализации является развитие Евразийского транспортного каркаса.** Использование МТК «Север – Юг» и других коридоров в Евразии позволяет нарастить экспорт зерна и других продовольственных грузов и, по оценкам ЕАБР, обеспечить потребности 600 млн человек в продовольствии, включая 240 млн собственного населения и дополнительно до 360 млн в третьих странах — Китае, странах Южной Азии, Ближнего Востока и Северной Африки.
- 5. Евразийский транспортный каркас является страховкой для бесперебойного функционирования глобальных логистических цепочек поставки товаров между крупнейшими рынками.** Каждый раз, когда глобальные цепочки поставок испытывают сложности с доставкой грузов по глубоководным маршрутам, использование железнодорожных коридоров становится дешевле для грузоотправителей, а их преимущество по срокам доставки усиливается (рисунок В). Так, в период с мая 2021 г. по август 2022 г., когда волатильность на рынке доставки контейнеров морем между Азией и Европой резко усилилась, **наземные евразийские коридоры обеспечивали перевозку грузов втрое дешевле и втрое быстрее.**

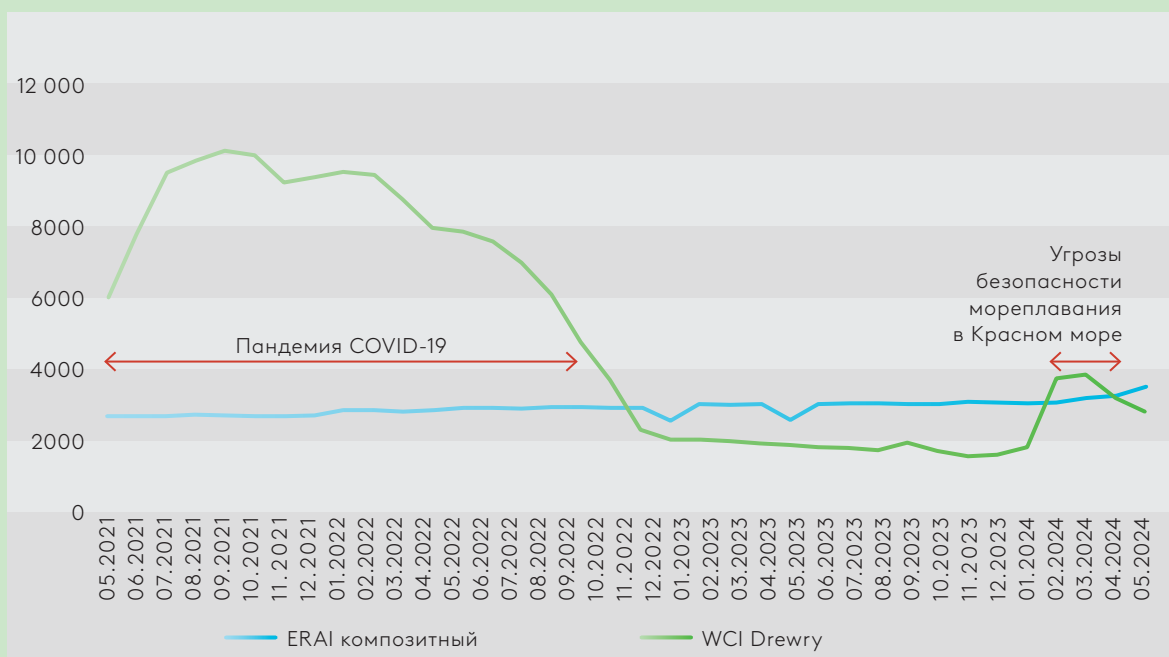
↓ Рисунок Б. Схема Евразийского транспортного каркаса



Коридоры Евразийского транспортного каркаса

- Северный евразийский коридор
- Центральный евразийский коридор
- ТРАСЕКА
- Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ)
- МТК «Север – Юг»
- Морские коридоры (СМП и Южный глубоководный маршрут)
- Южный евразийский коридор
- Железнодорожный маршрут EATC 9
- Автоморозный маршрут EATC 9
- Другие коридоры и линии
- Транспортный узел стыковки коридоров
- Пункт пересечения границы
- Строящиеся участки
- Линии в процессе переговоров

↓ Рисунок В. Динамика индексов ERAI¹ и WCI Drewry в 2021–2024 гг., долл. за ДФЭ



Источник: ОТЛК ЕРА, Индекс ERAI².

6. **Евразийский транспортный каркас позволяет сократить дисбалансы в географии торговли на пространстве Евразии.** Нереализованный потенциал торговли товарами — один из ключевых показателей, характеризующих дисбалансы в экономических связях между странами. Основными причинами являются недостаточная транспортная доступность, неудобство и дороговизна транспортного сообщения. Международный торговый центр оценивает нереализованный потенциал торговли между Индией и странами Центральной Азии в 1,9 млрд долл., в том числе 1,6 млрд долл. приходится на индийский экспорт и 0,3 млрд долл. на экспорт из стран Центральной Азии. **Нереализованный потенциал их взаимной торговли вдвое превышает средний за пять лет фактический объем торговли между странами.**

Евразийский транспортный каркас по мере своего развития будет способствовать ускорению доставки грузов между точками зарождения и погашения грузопотоков в Евразии. Расширение логистических возможностей путем создания новых сервисов и вспомогательной логистической и терминальной инфраструктуры, а также усиливающаяся контейнеризация грузопотоков способны смягчать имеющиеся дисбалансы по направлениям перевозок грузов и их распределению между видами транспорта.

7. Развитие комплексных логистических сервисов позволяет перейти **от конкуренции коридоров и видов транспорта к их взаимодействию.** Роль конкуренции между отдельными транспортными коридорами и маршрутами ограничена из-за низкой плотности магистральных транспортных коммуникаций в Евразии, а также из-за того, что **каждый коридор имеет свои региональные или отраслевые ниши.** При этом важна взаимодополняющая роль коридоров и разных видов транспорта. Максимальный синергический эффект достигается благодаря комплексным и эффективным транспортно-логистическим решениям. Реализация

¹ Индекс транзитных железнодорожных перевозок (ERAI) — композитный индикатор стоимости транзитных контейнерных перевозок в евразийском железнодорожном коридоре по территории ЕАЭС в сообщении Китай – ЕС и ЕС – Китай. Мировой контейнерный индекс Drewry WCI (World Container Index) рассчитывается по восьми ключевым направлениям мировых контейнерных перевозок, включая направления Азия – Европа и Азия – Средиземноморье.

² <https://index1520.com/>

комплексного транспортно-логистического продукта позволяет снизить стоимость мультимодальной перевозки груза на 15% (UNOHRLLS, 2022).

8. **Особое внимание должно уделяться «нервным» узлам** — пунктам стыковки международных транспортных коридоров, транспортным узлам, погранпереходам и ключевым морским портам, где наземные маршруты стыкуются с морскими судоходными линиями. При увеличении объемов перевозок хотя бы по одному из коридоров транспортные узлы могут становиться узким местом. Поэтому неперемное условие функционирования и дальнейшего успешного развития Евразийского транспортного каркаса — развитие подходов к транспортным узлам и морским портам, строительство и модернизация необходимой вспомогательной транспортно-логистической инфраструктуры, в первую очередь сухих портов и транспортно-логистических центров.

9. **Контейнеризация является наиболее эффективной формой развития перевозок** грузов по коридорам и маршрутам Евразийского транспортного каркаса. Уже сейчас объем всех товаров, поставляемых из Китая, контейнеризирован на 70%. Контейнерные перевозки позволяют унифицировать процесс доставки и перегрузки на пограничных стыках и в транспортно-логистических центрах, повысить качество и конкурентоспособность перевозок. Повышение контейнеризации грузопотоков позволит повысить маршрутную скорость движения грузов с 500 до 1000 км в сутки. Росту скорости способствуют внедрение передовых технологий перевозок, правовая гармонизация, меры по управлению транспортными коридорами, в частности создание единых операторов на ряде МТК.

↓ Рисунок Г. Три группы мер по совершенствованию мягкой инфраструктуры Евразийского транспортного каркаса



Источник: ЕАБР.

10. Эффекты от совершенствования мягкой инфраструктуры сопоставимы с отдачей от развития инфраструктуры физической. В основе совершенствования мягкой инфраструктуры лежит реализация трех принципов — гармонизации, координации и цифровизации (рисунок Г).

Эффекты от совершенствования мягкой инфраструктуры заключаются в росте грузопотоков и сокращении сроков доставки грузов, повышении эффективности использования транспортной инфраструктуры, качества транспортных и логистических услуг, безопасности перевозок, а также снижении вредного воздействия на окружающую среду. Расчеты, проведенные Всемирным банком с использованием модели общего равновесия, показывают, что сокращение задержек на границе на 50% ведет к увеличению экспорта стран, расположенных вдоль транспортных коридоров в Центральной Азии, на 18% (World Bank, 2019).

Суммарный объем международных перевозок грузов по пяти коридорам в 2023 г. превысил 260 млн тонн, в том числе 3,6 млн контейнеров. По сравнению с 2013 г. объем международных перевозок контейнеров возрос более чем в три раза. Столь значительных успехов удалось достичь благодаря реализации масштабных инфраструктурных проектов, вводу новых железных и автомобильных дорог, совершенствованию транспортно-логистической инфраструктуры и созданию эффективных контейнерных сервисов, которые смогли переключить часть грузопотока с морских глубоководных маршрутов на наземные транспортные коммуникации Евразии.

Северный Евразийский коридор, соединяющий Европу и Азию через Россию и включающий Транссибирскую железнодорожную магистраль и автомобильный маршрут ЕАТС №1 к портам Дальнего Востока с ответвлениями на Китай и Монголию – Китай, сохраняет **лидирующую роль** в обеспечении евразийских наземных транспортных связей. В 2023 г. на его долю приходилось свыше 62% от общего объема наземных международных перевозок, выполненных по пяти коридорам, в том числе 72% от общего числа всех перевезенных контейнеров (2,6 млн ДФЭ). Объем транзитных контейнерных перевозок в 2022–2023 гг. сократился. Из общего объема только 0,3 млн ДФЭ в 2023 г. были перевезены транзитом.

Северный Евразийский коридор является преимущественно железнодорожным, на автомобильный транспорт приходится лишь 3% от общего объема международных перевозок. Вместе с тем автомобильный транспорт играет важную роль в обеспечении торговых связей между Россией и Китаем, объем этих перевозок в 2023 г. составил 3,8 млн тонн, причем удельный вес перевозок на дальние расстояния в сообщении с Китаем продолжает расти.

Центральный евразийский коридор лидирует по развитию контейнерных перевозок, он обслуживает транспортные связи между Китаем, странами ЕАЭС и Западной Европой по кратчайшему расстоянию. На долю этого коридора в 2023 г. приходилось 5,7% от общего объема международных перевозок в тоннах, но при этом 25,3% по числу доставленных контейнеров. В 2023 г. через два погранперехода — Достык и Алтынколь — было перевезено 892 тыс. ДФЭ, из которых 211,1 тыс. ДФЭ в сообщении Китай – ЕС – Китай, 462,9 тыс. — в сообщении Китай – ЕАЭС – Китай. С 2018 г. объем китайского контейнерного транзита вырос в 4,2 раза. Международный транспортный маршрут «Европа – Западный Китай» как важная часть Центрального евразийского коридора, полностью функционирует

в Казахстане и Китае. Трасса М12 Москва-Казань, введенная в эксплуатацию в конце 2023 года, станет частью этого маршрута на территории России.

МТК ТРАСЕКА обеспечивает внутреннюю и внешнюю транспортную связанность стран Центральной Азии и Южного Кавказа. На долю этого коридора приходится почти 20% от общего объема международных перевозок грузов, однако удельный вес контейнерного транзита пока невелик. Более 60% всех контейнерных перевозок по МТК ТРАСЕКА приходится на входящий в его состав Транскаспийский международный транспортный маршрут (20,2 тыс. ДФЭ в 2023 г.). **Автомобильный транспорт играет ключевую роль** в развитии перевозок грузов между странами — участницами коридора. На его долю в 2023 г. пришлось более 67% от общего объема международных перевозок. Международные автомобильные перевозки являются основой для торговли стран, не имеющих выхода к морю, и горных стран, таких как Армения, Кыргызстан и Таджикистан, участвующих в развитии МТК ТРАСЕКА.

Транскаспийский транспортный маршрут (ТМТМ, Срединный коридор) — быстроразвивающийся мультимодальный транспортный маршрут, обеспечивающий торговые связи Китая, Казахстана, стран Южного Кавказа, Турции и Южной Европы. В 2023 г. объем международных перевозок грузов здесь вырос в 1,9 раза по сравнению с 2022 г. и составил 2,76 млн тонн при одновременном сокращении контейнерных перевозок (их рекордный уровень в 2022 г. составил 33,5 тыс. ДФЭ). Своим успехом ТМТМ обязан согласованным действиям сторон (железные дороги Казахстана, Азербайджана, Грузии и Турции и другие заинтересованные компании, вошедшие в состав Ассоциации ТМТМ), по управлению коридором — координации тарифной политики, запуску фидерного судоходства на Каспии, упрощению формальностей и процедур.

Международный транспортный коридор «Север – Юг» (МТК «Север – Юг») стремительно развивается, будучи меридиональным стержнем Евразийского транспортного каркаса. Он обеспечивает транспортные связи России, стран ЕАЭС и Центральной Азии с государствами Персидского залива и Южной Азии. В 2023 г. по трем маршрутам МТК «Север – Юг» было перевезено 19 млн тонн грузов, из них 12,5 млн тонн — железнодорожным транспортом. В общем грузопотоке первое место занимает экспортное зерно из России и Казахстана, объем перевозок которого в 2023 г. вырос до 4,5 млн тонн. Объем контейнерных перевозок по коридору пока невелик (около 50 тыс. ДФЭ в 2023 г.), однако динамично растет благодаря развитию контейнерного сервиса по Восточному маршруту МТК «Север – Юг» и увеличению объемов перевозок между Россией и Азербайджаном по Западному маршруту. МТК «Север – Юг» стыкуется с остальными четырьмя ключевыми евразийскими коридорами, что позволяет выстраивать гибкую логистику на таких направлениях, как Китай – Иран и Россия – Турция.

Южный евразийский коридор обеспечивает торговые и транспортные связи Турции, Ирана и Пакистана с возможностью развития в будущем на другие страны Южной и Юго-Восточной Азии. Контейнерный транзит по коридору развит слабо — всего 0,1% от общего объема международных контейнерных перевозок по пяти ключевым коридорам. Вместе с тем динамично растут объемы международных автомобильных перевозок, на долю которых приходится свыше 75% от грузопотока по коридору. Коридор пока работает не на всей протяженности от Стамбула до Сингапура, причины тому — отсутствие ряда участков железных и автодорог, закрытые границы между некоторыми странами Южной Азии, несформированность правовых условий для осуществления международных перевозок и транзита.

В общем объеме перевозок грузов по коридорам Евразийского транспортного каркаса **значителен и продолжает расти удельный вес товаров внешней торговли Китая**. По Северному евразийскому коридору удельный вес Китая в объеме международных перевозок превысил 80% (по российскому экспортному углю — 90%). Удельный вес китайских грузов в перевозках по Центральному евразийскому коридору близок к 100%. Доля грузов, перевозимых в сообщении Китай – ЕАЭС – Китай, в 2023 г. превысила 50% от общего грузопотока, доля транзита Китай – ЕС – Китай сократилась до 24%. Общее количество контейнерных поездов из Китая в направлении стран ЕАЭС, ЕС и других стран, а также в обратном направлении возросло с 2013 по 2023 г. в 200 раз. В условиях стремительного роста объемов перевозок с Китаем во всех видах сообщений существенно возрастает роль проектов развития инфраструктуры — наращивания мощностей Восточного полигона, создания новых коридоров, автомобильных и железнодорожных пунктов пропуска, а также транспортно-логистической инфраструктуры на границе.

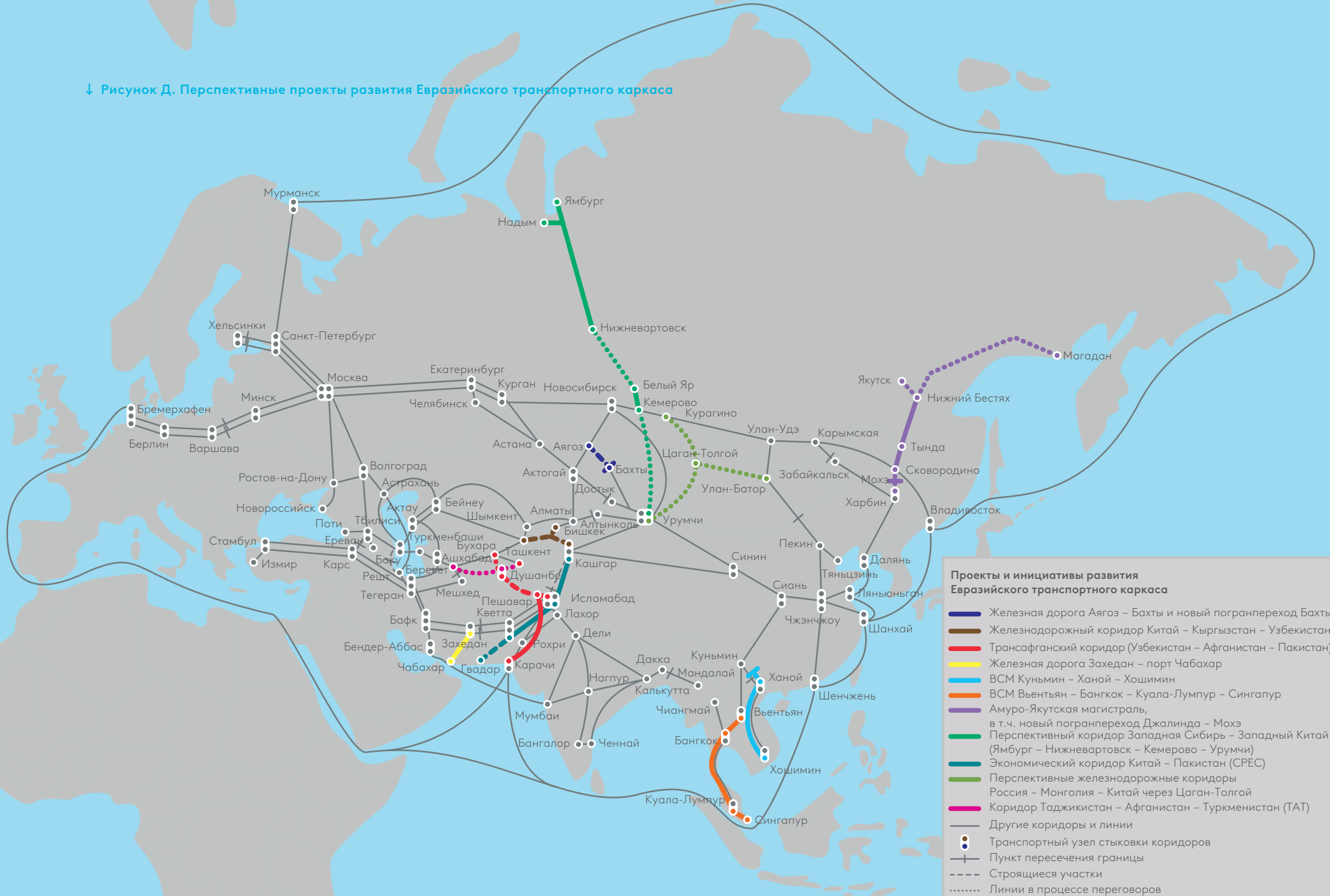
Для дальнейшего развития Евразийского транспортного каркаса критически важно создание новых меридиональных транспортных связей. Широтные коридоры уже операбельны и показывают хорошую динамику международных перевозок. Для увеличения их пропускной способности требуется реализация крупных проектов — развитие Восточного полигона, ликвидация узких мест на коридоре Баку – Тбилиси – Карс, строительство третьего погранперехода между Казахстаном и Китаем, а также линии Аягоз – Бахты и др. Вместе с тем особую актуальность приобретает развитие новых коридоров на направлении север – юг, как в Центральной Азии, так и в Западной, а также Восточной Сибири.

К перспективным проектам развития Евразийского транспортного каркаса относятся инициативы создания **Трансафганского коридора** между Узбекистаном, Афганистаном и Пакистаном, который сможет по кратчайшему расстоянию связать страны Центральной Азии с портом Карачи, коридора **Китай – Кыргызстан – Узбекистан**, автомагистрали **«Меридиан»**, коридора **Таджикистан – Афганистан – Туркменистан (ТАТ)**, новых коридоров **Россия – Китай в Восточной Сибири** и коридоров **Россия – Монголия – Китай (СУАР) в Западной Сибири**. Три из шести названных инициатив предполагают создание новых меридиональных коридоров, способных значительно изменить транспортную ситуацию и направления грузопотоков в Евразии (рисунок Д).

На отдельных участках евразийских транспортных коридоров имеются узкие места и недостающие звенья инфраструктуры (инфраструктурные барьеры). **С увеличением объемов международных перевозок в Евразии число узких мест растет, как и их влияние на пропускную способность коридоров**, что приводит к искажениям логистики и неполной реализации транзитно-транспортного потенциала стран региона. К числу наиболее значимых узких мест Евразийского транспортного каркаса относятся участки БАМа на Восточном полигоне Российских железных дорог, железнодорожные подходы к портам Азово-Черноморского бассейна, железная дорога Тбилиси – Ахалкалаки – Карс на ТМТМ, сеть терминалов и транспортно-логистических центров, обеспечивающих продовольственную экспортную логистику вдоль МТК «Север – Юг», а также имеющие недостаточную пропускную способность автомобильные и железнодорожные пункты пропуска, особенно на границе с Китаем.

Чтобы снизить или полностью устранить инфраструктурные барьеры, на всех транспортных коридорах в Евразии реализуются или запланированы к реализации проекты строительства, реконструкции и модернизации транспортной

↓ Рисунок Д. Перспективные проекты развития Евразийского транспортного каркаса



- Проекты и инициативы развития Евразийского транспортного каркаса**
- Железная дорога Аягоз – Бахты и новый погранпереход Бахты
 - Железнодорожный коридор Китай – Кыргызстан – Узбекистан
 - Трансафганский коридор (Узбекистан – Афганистан – Пакистан)
 - Железная дорога Захедан – порт Чабатар
 - ВСМ Куньмин – Ханой – Хошимин
 - ВСМ Вьентьян – Бангкок – Куала-Лумпур – Сингапур
 - Амуро-Якутская магистраль, в т.ч. новый погранпереход Джалинда – Мохэ
 - Перспективный коридор Западная Сибирь – Западный Китай (Ямбург – Нижневартовск – Кемерово – Урумчи)
 - Экономический коридор Китай – Пакистан (СРЕС)
 - Перспективные железнодорожные коридоры Россия – Монголия – Китай через Цаган-Толгой
 - Коридор Таджикистан – Афганистан – Туркменистан (TAT)
 - Другие коридоры и линии
 - Транспортный узел стыковки коридоров
 - + Пункт пересечения границы
 - Строящиеся участки
 - Линии в процессе переговоров

инфраструктуры международного значения. В рамках исследования начато **создание Обсерватории транспортных проектов Евразийского транспортного каркаса**, которую планируется опубликовать в конце 2024 г. и обновлять на регулярной основе.

К числу «банкуемых» могут быть отнесены проекты по развитию различного рода вспомогательной инфраструктуры — транспортно-логистических центров, сухих портов, контейнерных терминалов и др. Рост грузопотоков по коридорам Евразийского транспортного каркаса потребует увеличения числа и мощности объектов вспомогательной транспортной инфраструктуры. Потенциал частных инвестиций может быть широко востребован в этой сфере.

С учетом ограниченных инвестиционных возможностей большинства развивающихся стран Евразийского региона, особенно со средним или ниже среднего уровнем доходов **важным направлением усилий должно стать увеличение числа проектов, привлекательных для международных банков развития и частных инвесторов**, в том числе осуществляемых на принципах государственно-частного партнерства (ГЧП), в том числе **трансграничного ГЧП**.