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

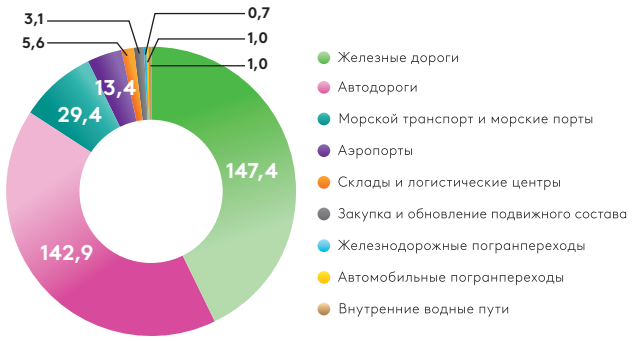
48 проектов с участием международных банков развития

27 проектов ГЧП

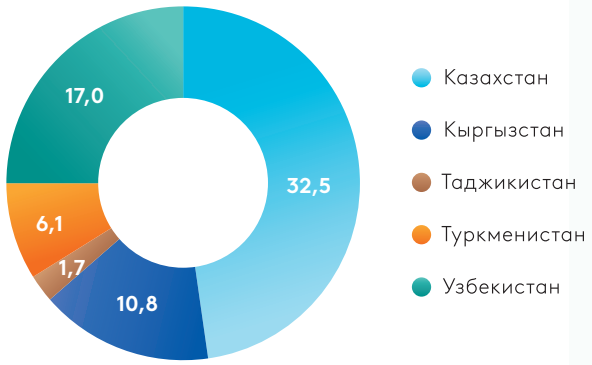
8 трансграничных проектов с участием нескольких стран

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.

20 ЛЕТ

Евразийский Банк Развития

Полная версия аналитического доклада

СОДЕРЖАНИЕ

РЕЗЮМЕ 3

ВВЕДЕНИЕ 8

1. ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ 10

2. ОЦЕНКА ПРОГРЕССА В РАЗВИТИИ ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КАРКАСА В 2025–2026 ГГ. 13

3. ЕВРАЗИЙСКИЙ РЕГИОН 19

3.1. Общее количество проектов развития транспортной и логистической инфраструктуры 19

3.2. Объем инвестиций по странам и видам транспорта 21

3.3. Крупнейшие проекты 23

3.4. Транспортные коридоры 24

3.5. Стадии реализации проектов 26

3.6. Проекты с участием частного капитала и многосторонних банков развития 26

3.7. Трансграничные транспортные проекты 28

4. ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ 29

4.1. Общее количество проектов развития транспортной и логистической инфраструктуры 29

4.2. Объем инвестиций по странам и видам транспорта 29

4.3. Транспортные коридоры 30

5. РОЛЬ КИТАЯ В РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ 38

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. МЕТОДОЛОГИЯ ФОРМИРОВАНИЯ ОБСЕРВАТОРИИ ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КАРКАСА 44

ПРИЛОЖЕНИЕ 2. КОРИДОРЫ ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КАРКАСА 52

ПРИЛОЖЕНИЕ 3. СХЕМА ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КАРКАСА 57

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ 58

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ 59

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.

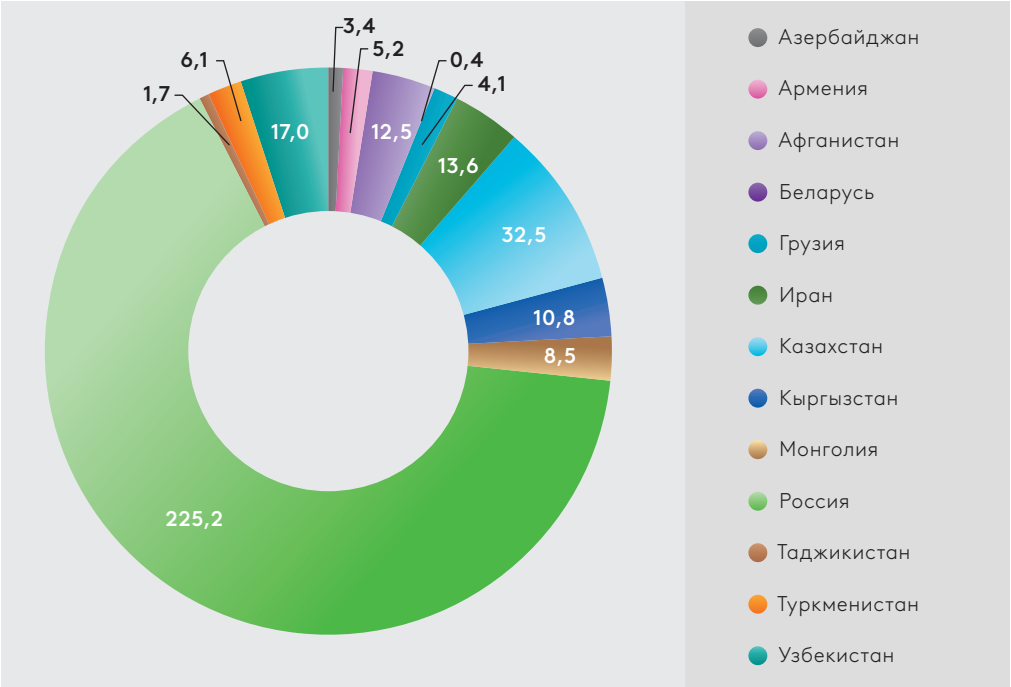
В 2026 г. был проведен мониторинг реализации транспортных проектов. В частности, добавлена информация о вновь инициированных проектах. **Число проектов возросло** за счет включения в анализ аэродромной и аэропортовой инфраструктуры, инфраструктуры морских портов Трансарктического транспортного коридора, 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).



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

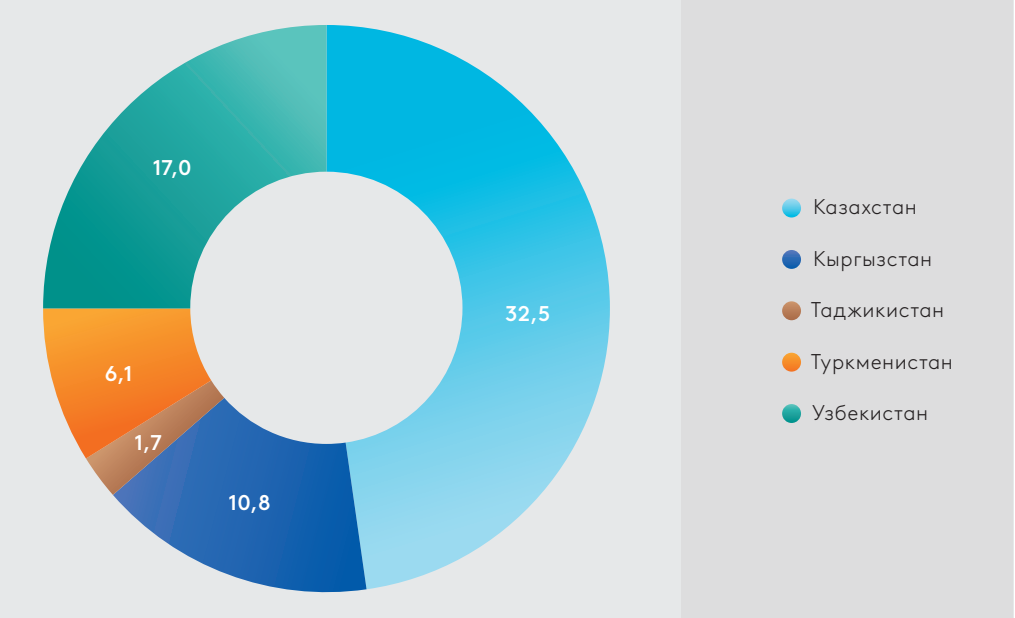
Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

Наибольшее число проектов развития Евразийского транспортного каркаса приходится на автодорожный сектор (51,7%), 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.

ВВЕДЕНИЕ

В 2025 г. Евразийский банк развития (ЕАБР) создал Обсерваторию Евразийского транспортного каркаса — аналитический инструмент по мониторингу развития инфраструктуры транспортных коридоров, проходящих через 13 стран Евразийского региона (Азербайджан, Армению, Афганистан, Беларусь, Грузию, Иран, Казахстан, Кыргызстан, Монголию, Россию, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан). Выбор стран связан с внутриконтинентальным положением всей или части их территории. Десять из них относятся к странам, не имеющим выхода к морю. При этом зачастую указанные государства выполняют важную транзитную функцию для стран-соседей.

Обсерватория включает базу данных инвестиционных проектов, а также геоинформационную систему их позиционирования вдоль транспортных коридоров и маршрутов.

Обсерватория позволяет оценить объемы инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры и их распределение по видам транспорта, странам, фазам реализации проектов, источникам финансирования, в том числе с выделением государственно-частных партнерств (ГЧП) и проектов, финансируемых международными финансовыми институтами, и др.

В качестве источников информации о реализуемых и планируемых проектах развития инфраструктуры международных транспортных коридоров авторы использовали национальные и региональные программы и планы развития транспорта, а также другие открытые источники, такие как пресс-релизы транспортных компаний и др. Методология формирования Обсерватории Евразийского транспортного каркаса приведена в Приложении 1.

Концепция и термин «Евразийский транспортный каркас» были предложены ЕАБР в 2021 г. (Винокуров и др., 2021). В 2024 г. на годовом собрании в Алматы Банк представил доклад, в котором было дано определение и проанализированы системные элементы Евразийского транспортного каркаса (Винокуров и др., 2024).

Его фундаментальной основой являются строительство, модернизация и реконструкция объектов инфраструктуры международных транспортных коридоров и маршрутов, проходящих через Евразийский регион, путем реализации соответствующих инвестиционных проектов. Результатами этой работы становится восполнение недостающих звеньев, устранение узких мест, повышение пропускной способности автомобильных и железных дорог, пунктов пересечения границ, рост перерабатывающей способности портов, аэропортов, складской и логистической инфраструктуры и повышение качества оказываемых транспортных

и логистических услуг. В конечном итоге растет транспортная и логистическая связанность в Евразийском регионе, большая часть государств которого не имеет выхода к морю.

Обсерватория позволяет взглянуть на развитие Евразийского транспортного каркаса не только с позиции отдельных стран, но и более комплексно — с точки зрения всего Евразийского региона. Именно поэтому использование Обсерватории и данных мониторинга реализации инфраструктурных проектов может способствовать:

- повышению скоординированности действий правительств, международных организаций, многосторонних банков развития (МБР) и частного бизнеса по развитию транспортных коридоров и связанной с ними инфраструктуры международного значения;

- повышению вовлеченности частного бизнеса в реализацию транспортных проектов, достижению синергии при развитии инфраструктуры за счет использования механизмов ГЧП и трансграничного ГЧП;

- повышению информированности всех заинтересованных сторон, включая экспертное сообщество, о динамике и структуре инвестиций в развитие транспортных коридоров в Евразийском регионе.

Авторы рабочего документа сделали все возможное для уточнения параметров всех транспортных проектов, включенных в Обсерваторию. По отдельным проектам, по которым отсутствует подробная точная информация, приводятся экспертные оценки. В процессе реализации проектов ряд параметров, особенно таких как сроки и объем привлекаемых инвестиций, также может меняться. Работа по уточнению информации по проектам, уже включенным в Обсерваторию, а также по ее дополнению новыми проектами будет продолжена после публикации рабочего документа.

Рабочий документ имеет следующую структуру: в первом разделе представлены термины и определения, во втором — приведена информация об итогах развития мониторинга развития инфраструктуры транспортных коридоров в 2025 г. Третий раздел содержит данные об объемах и структуре инвестиций в развитие транспортных коридоров в целом по Евразийскому региону. В четвертом разделе проанализированы проекты развития инфраструктуры транспортных коридоров в странах Центральной Азии. В пятом разделе проанализирована роль Китая в развитии транспортной инфраструктуры в Центральной Азии. В приложениях представлены методология Обсерватории, карта-схема Евразийского транспортного каркаса, перечень транспортных коридоров и маршрутов, образующих Евразийский транспортный каркас.

1. ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

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 «Север — Юг» и «Восток — Запад», соединяющие Азию, Европу и Ближний Восток и обеспечивающие доступ к мировым рынкам для стран, не имеющих выхода к морю. Синергия транспортного каркаса обеспечивается за счет стыковки международных транспортных коридоров и создания тем самым новых возможностей для логистики. В Евразийском транспортном каркасе участвуют все виды транспорта. Важную роль в его развитии играют транспортные узлы, морские, речные и сухие порты, транспортно-логистические центры. Функционирование Евразийского транспортного каркаса невозможно без мягкой инфраструктуры, включая меры по правовой гармонизации и упрощению процедур пересечения границ.

Обсерватория Евразийского транспортного каркаса — аналитический инструмент, предназначенный для мониторинга и систематизации проектов развития инфраструктуры транспортных коридоров и маршрутов, входящих в Евразийский транспортный каркас. Обсерватория включает базу данных проектов по развитию инфраструктуры международных транспортных коридоров и маршрутов, входящих в Евразийский транспортный каркас, а также геоинформационную систему позиционирования этих проектов. Обсерватория охватывает страны Евразийского региона.

Евразийский регион — группа стран, полностью или частично находящихся в зависимости от своего внутриконтинентального положения и вследствие этого заинтересованных в повышении транспортной связанности друг с другом и с мировыми рынками. В данном рабочем документе в Евразийский регион включены Азербайджан, Армения, Афганистан, Беларусь, Грузия, Иран, Казахстан, Кыргызстан, Монголия, Россия, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Из этих 13 стран 10 не имеют выхода к морю.

Вспомогательная транспортная инфраструктура — транспортная и иная обеспечивающая инфраструктура, не участвующая непосредственно в перевозочном процессе или перегрузке, но создающая максимально благоприятные условия для безопасности, эффективности и качества перевозок пассажиров и грузов, в том числе по международным транспортным коридорам и маршрутам. К ней относятся транспортно-логистические центры, контейнерные площадки и терминалы, а также склады для хранения грузов, пункты пересечения границы с их обустройством, придорожная сервисная инфраструктура и другие подобные объекты.

Геоинформационная система (ГИС) Обсерватории Евразийского транспортного каркаса — система сбора, хранения, анализа и графической визуализации пространственных (географических) данных и связанной с ними информации о транспортных коридорах и маршрутах, входящих в состав Евразийского транспортного каркаса, а также об инвестиционных проектах их развития. ГИС — инструмент, позволяющий пользователям искать и анализировать информацию о конкретных инвестиционных проектах, реализуемых или запланированных.

Железнодорожный коридор — комплекс наземных железнодорожных магистралей и железнодорожно-водных переправ с современным техническим оснащением, предназначенных для концентрации в них международных транзитных перевозок, с минимальными сроками доставки грузов и пассажиров и высокими эксплуатационными и экономическими показателями.

Международный транспортный коридор (МТК) — совокупность магистральных транспортных коммуникаций с соответствующим обустройством, как правило, предполагающих использование различных видов транспорта, обеспечивающих перевозки на направлениях наибольшей концентрации пассажиро- и грузопотоков, связывающих разные страны и имеющих вследствие этого международное значение.

Международный транспортный маршрут (МТМ) — вариант международного транспортного коридора, инфраструктура которого может включать один (как в случае МТМ «Европа — Западный Китай») или несколько (например, Транскаспийский международный транспортный маршрут, ТМТМ) видов транспорта.

Международный автомобильный пункт пропуска (МАПП) — специально оборудованная территория рядом с автомобильной дорогой, открытой для международных сообщений, где осуществляется пограничный, а при необходимости и другие виды контроля и пропуск через государственную границу лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных. Пункт пропуска в пределах этой территории включает в себя комплекс зданий, помещений, полос для движения автотранспорта (грузового, легкового, автобусов, немоторизованных средств), а также сооружений с соответствующим технологическим оборудованием, в которых функционируют органы пограничного, таможенного и иных видов контроля, органы внутренних дел, а также транспортные и иные предприятия и организации, обеспечивающие работу пункта пропуска.

Железнодорожный пункт пропуска (ЖДПП) — специально оборудованная территория рядом с железной дорогой, открытой для международных сообщений, где осуществляется пограничный, а при необходимости и другие виды контроля и пропуск через государственную границу лиц, грузов, товаров и животных, перемещаемых железнодорожным транспортом, а также железнодорожного подвижного состава. Пункт пропуска в пределах этой территории включает в себя

комплекс зданий, помещений, станционных путей, а также сооружений с соответствующим технологическим оборудованием, в которых функционируют органы пограничного, таможенного и иных видов контроля, органы внутренних дел, а также транспортные и иные предприятия и организации, обеспечивающие работу пункта пропуска.

Транспортно-логистический центр (ТЛЦ) — пространственно-функциональный объект с инфраструктурой подъездных путей для автомобильного, железнодорожного и иных видов транспорта, а также зданий и сооружений для оказания логистических и иных сопутствующих услуг, связанных с приемом, хранением, распределением, выдачей, перегрузкой и перевозкой товаров.

Трансграничная инфраструктура — инфраструктура, расположенная одновременно на территории двух или более государств, строительство и эксплуатация которой требуют значительного объема инвестиций и координации большого круга участников.

Сухой порт — объект внутри территории страны с транспортно-логистическим центром, соединенным с инфраструктурой одного или нескольких видов транспорта, предназначенный для обработки, временного хранения и предусматриваемого законом осмотра грузов, перевозимых в международном сообщении, и совершения таможенных контрольных функций и формальностей (UNESCAP, 2013).

2. ОЦЕНКА ПРОГРЕССА В РАЗВИТИИ ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КАРКАСА В 2025–2026 ГГ.

Экономический рост, а также динамичное развитие внешней торговли в большинстве стран Евразийского региона стали важным фактором развития международных перевозок и роста спроса на современную и качественную транспортную и логистическую инфраструктуру.

С момента проведения первого мониторинга развития транспортной инфраструктуры в 2025 г. в рамках Обсерватории Евразийского транспортного каркаса произошел существенный прогресс — было введено в эксплуатацию свыше 20 инфраструктурных объектов, объявлено о запуске примерно такого же количества новых проектов, еще порядка 15 проектов изменили свой статус с планируемых на подготовку проектной документации или начало работ по строительству, реконструкции и/или модернизации объектов транспортной инфраструктуры.

Перечень проектов, включенных в Обсерваторию, также расширился и включил новые объекты транспортной инфраструктуры, такие как аэродромы и аэропорты, терминалы в морских и речных портах и др. В 2026 г. Обсерватория насчитывает 402 проекта против 325 проектов годом ранее.

Реализация инфраструктурных проектов способствовала ликвидации узких мест вдоль всех транспортных коридоров, пересекающих территорию Евразии.

На **Северном евразийском коридоре** продолжалась работа по модернизации Восточного полигона Российских железных дорог. В 2025 г. построены 250 км дополнительных главных и станционных путей, построены и реконструированы 6 станций и 65 объектов искусственных сооружений, начат монтаж тоннелепроходческих механизированных комплексов с целью строительства вторых ниток Северомуйского и Кодарского тоннелей на Байкало-Амурской магистрали. В завершающей стадии — работы по электрификации участка Волочаевка — Комсомольск-на-Амуре — Ванино протяженностью 799 км.

Для сектора международных автоперевозок важное значение имела сдача в эксплуатацию после масштабной модернизации международных автомобильных пунктов пропуска (МАПП) на границе с Китаем. В частности, пропускная способность открытого после реконструкции МАПП «Пограничный» в Приморском крае выросла более чем втрое, до 1300 автомобилей, включая 500 грузовых

транспортных средств, а общее количество полос движения увеличено с 8 до 22. Внедрены портальные инспекционно-досмотровые комплексы (ИДК), весогабаритные системы. Сканеры позволяют осуществлять контроль грузов в грузовых автотранспортных средствах и контейнерах в течение 10 минут.

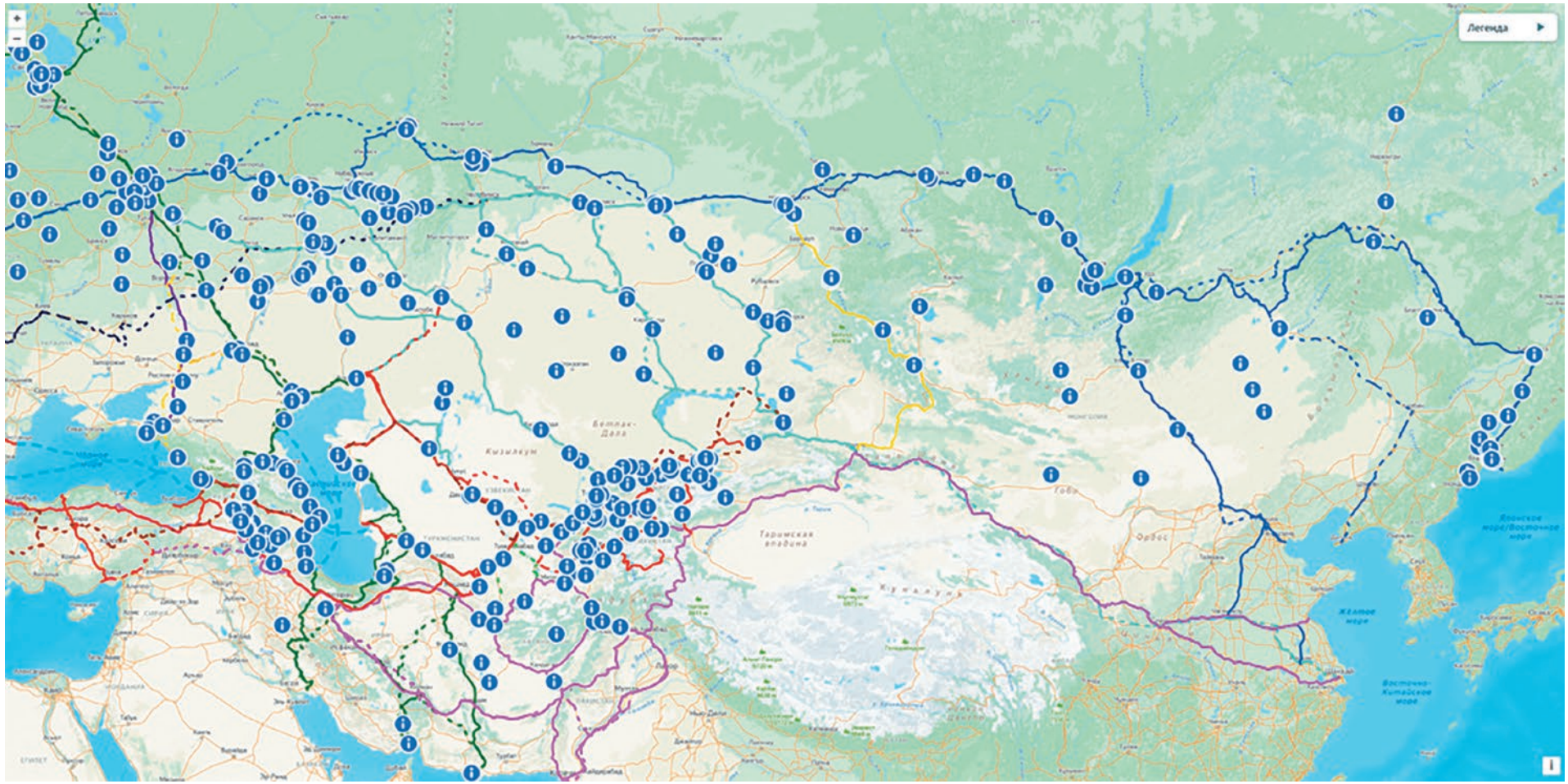
Сразу несколько крупных транспортно-логистических центров (ТЛЦ) было введено в эксплуатацию вдоль Северного евразийского коридора. Среди них: ТЛЦ «Артем» (Приморский край), который станет крупнейшим в России сухим портом на Дальнем Востоке. Его мощность на первом этапе составила 542 тыс. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (ДФЭ), а в перспективе будет доведена до 1 млн ДФЭ. В Новосибирской области введена в эксплуатацию вторая очередь ТЛЦ «Сибирский», что позволило увеличить его мощность до 600 тыс. ДФЭ в год. В Кемеровской области (территория опережающего развития «Юрга» между Томском, Новосибирском и Кемерово) запущена первая очередь логистического центра Wildberries общей площадью более 60 тыс. кв. м для обслуживания потоков электронной торговли в Сибирском регионе.

На **Центральном евразийском коридоре** крупнейшим проектом, завершенным в 2025 г., стала модернизация железнодорожной линии Достык — Мойынты протяженностью 836 км, который используется в сервисах Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК ЕРА), в т.ч. для транзита китайских контейнеров в страны Европы. Пропускная способность линии возросла в пять раз, с 12 до 60 пар грузовых, в т.ч. контейнерных, поездов в сутки. Стоимость реализации проекта составила около 2 млрд долл.

В автодорожной части коридора завершена реконструкция ряда участков на автодороге М-5 «Урал», включая обход пос. Октябрьский с новым мостом через Москва-реку. На скоростной автомагистрали М-12 «Восток» были введены в эксплуатацию три крупных участка, продвинувшие платную магистраль на восток в сторону Урала. Главным из них стал участок Дюртюли — Ачит (275 км), открытый 16 июля 2025 г. и соединивший Республику Башкортостан, Пермский край и Свердловскую область. Также были открыты обход Набережных Челнов и Нижнекамска (более 81 км) в Республике Татарстан и обход г. Богдановича в Свердловской области.

На **международном транспортном коридоре «Север — Юг»** (МТК «Север — Юг») масштабным проектом, завершенным в 2025 г., стало строительство в Туркменистане автомобильной дороги Туркменбаши — Гарабогаз — граница с Республикой Казахстан и нового моста через залив Гарабогазгол. Протяженность новой четырехполосной автодороги составила 225 км. Реализация проекта направлена на запуск международных автоперевозок по Восточному маршруту коридора между Россией, Казахстаном и Туркменистаном, а впоследствии — Ираном.

↓ **Рисунок 1. Интерактивная карта Евразийского транспортного каркаса**



Источник: ЕАБР.

Доступ к интерактивной карте возможен по ссылке:
eabr.org/interactive_map/

Целый ряд проектов был реализован вдоль **международного транспортного коридора ТРАСЕКА**, **Транскаспийского международного транспортного маршрута** (ТМТМ) и **Лазуритового коридора**. В июне 2025 г. заработал контейнерный хаб и логистический комплекс в морском порту Актау в Казахстане, построенный совместно с китайской корпорацией «Ляньюньган». Он рассчитан на перевалку 240 тыс. ДФЭ в год и занимает территорию 19 гектаров. Начата эксплуатация ряда объектов многофункционального терминала «Саржа» в порту Курык в Казахстане. В частности, заработали причалы, склады временного хранения и терминал для генгрузов, перевалка которых уже активно осуществляется. Вместе с тем развитие терминала «Саржа» продолжается. Завершена реконструкция участка автомобильной дороги республиканского значения Узынагаш — Отар на участке 101–143 км. Дорога входит в состав международного автодорожного маршрута «Европа — Западный Китай» (МТМ ЕЗК).

В Грузии завершен проект модернизации Грузинских железных дорог путем выпуска зеленых бондов, который осуществлялся с привлечением средств Азиатского банка развития (АБР). Проект позволил устранить узкие места на участках протяженностью 40 км в горной местности, увеличить пропускную способность линии с 27 до 48 млн тонн в год, а также с 4,5 до 8,0 млн пасс. в год. Выросли максимальные скорости движения, безопасность перевозок. Завершено строительство автодороги Самтредиа — Григолети на участке Ланчхути — Леса с обходом города Ланчхути. Автодорога входит в состав европейской автомагистрали Е-60, соединяющей порты Поти и Батуми с границей Азербайджана и являющейся основой коридора ТРАСЕКА и ТМТМ. Построенный участок соответствует стандартам автомагистрали первой технической категории, имеет четыре полосы движения и рассчитан на режим движения со скоростью 110 км/час.

В Азербайджане введен в эксплуатацию современный складской комплекс в районе морского порта и логистического центра Алят. Вместимость склада составила 5 тыс. тонн грузов. Проект был реализован азербайджанскими логистическими компаниями West & East Forward LLC (W&E Forward), а также Alat Bay Industrial Development AFEZCO LLC (Alat Bay). Комании W&E Forward и Alat Bay выступили созаемщиками кредита ЕБРР в размере 4 млн долл.

В Таджикистане введен в эксплуатацию участок дороги Обигарм — Нуробод протяженностью 85 км, примыкающий к магистрали Душанбе — Карамык — Сарыташ, соединяющей Таджикистан и Кыргызстан. Проект реализован при участии АБР (75,5 млн долл.), Фонда Организации стран экспортеров нефти (ОПЕК) (40 млн долл.), Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) в размере 150 млн долл., а также Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ) в размере 75,5 млн долл.

В Кыргызстане построен и временно введен в эксплуатацию тоннель на перевале Көк-Арт в составе альтернативного коридора «Север — Юг», соединяющего

Балыкчи и Джалал-Абад. Автодорога имеет чрезвычайно важное значение для обеспечения транспортной связанности между северными и южными регионами страны. В 2026 г. продолжается ее обустройство, после чего она будет введена в эксплуатацию в круглосуточном круглогодичном режиме.

В Узбекистане введен в эксплуатацию участок автомобильной дороги А373 Гулистан — Бука — Ангрен — Коканд — Андижан — Ош в обход угольного разреза Ангрен, электрифицировано несколько участков железных дорог, крупнейшим из которых является железнодорожная линия Бухара — Мискин — Ургенч — Хива протяженностью 465 км, что позволило запустить скоростное движение пассажирских поездов.

Крупнейшим проектом, завершенным в Туркменистане, является сдача в эксплуатацию участка Мары — Туркменабат (288 км), входящего в состав автомагистрали Ашхабад — Туркменабат — граница Узбекистана. Автомагистраль первой технической категории имеет от четырех до шести полос движения и позволяет на 30% сократить время в пути из Узбекистана в направлении Ирана и морского порта Туркменбаши. После завершения строительства новых автомагистралей Ашхабад — Туркменбаши в Туркменистане, Ташкент — Самарканд и Ташкент — Андижан в Узбекистане будет создан скоростной автодорожный коридор, входящий в ТРАСЕКА и стыкующийся с МТК «Север — Юг» в Туркменистане, что позволит увеличить объемы международных автомобильных перевозок между странами Центральной Азии, Китаем с одной стороны, Ираном, странами Южного Кавказа и Персидского залива, а также с Турцией, с другой стороны.

В общей сложности в Евразийском регионе в 2025 г. были введены в эксплуатацию объекты транспортной инфраструктуры общей стоимостью свыше 10 млрд долл[1]., из которых проекты на сумму около 6 млрд долл. были реализованы в Центральной Азии (таблица 1).

[1] Без учета стоимости работ по модернизации Восточного полигона Российских железных дорог.

↓ **Таблица 1. Крупнейшие завершенные проекты развития Евразийского транспортного каркаса в Центральной Азии в 2025 г.**

Проект	Страна	Коридор	Объем инвестиций, млрд долл.	Результаты
Модернизация железной дороги Достык — Мойынты	Казахстан	Центральный евразийский коридор, ЦАРЭС 1,2	2,00	Пропускная способность 836 км участка основного коридора Китай — Европа увеличена в пять раз, что значительно расширяет транзитные возможности Казахстана.
Тоннель на перевале Кок-Арт	Кыргызстан	ТРАСЕКА, ЦАРЭС 1	0,40	Тоннель длиной почти 3,9 км расположен на высоте 2,5 тыс. метров, является самым длинным тоннелем в стране и ключевым объектом на автодороге север — юг, позволяет сэкономить время в пути с 13 до 6–7 часов.
Строительство участков автодороги Обигарм — Нуробод	Таджикистан	ТРАСЕКА	0,40	Создание дублера участка автодороги М41, который будет затоплен в результате заполнения водохранилища Рогунской ГЭС.
Строительство автодороги Туркменбаши — Гарабогаз — граница с Республикой Казахстан и нового моста через залив Гарабогазгол	Туркменистан	МТК «Север — Юг», ЦАРЭС 6	0,45	Автодорога протяженностью 225 км и мост служат ответвлением автобана Ашхабад — Туркменбаши и выходят на границу с Казахстаном, сокращая время в пути на 40–50%. В рамках проекта прошла масштабная реконструкция таможенного терминала «Гарабогаз». Проект содействует развитию международных автоперевозок по Восточному маршруту МТК «Север — Юг».
Строительство автомагистрали Ашхабад — Туркменабат	Туркменистан	ТРАСЕКА, Лазуритовый коридор, ЦАРЭС 2,3,6	2,40	Шестиполосное скоростное шоссе от границы Узбекистана до Ашхабада с выходами на дороги к Афганистану и Ирану позволяет на 30% сократить время в пути. В перспективе — элемент скоростного шоссе от границ Китая до порта Туркменбаши.
Электрификация железной дороги Бухара — Мискин — Ургенч — Хива	Узбекистан	ТРАСЕКА, ЦАРЭС 2,6	0,25	Электрификация 465 км железнодорожной линии увеличила пропускную способность, запущено скоростное пассажирское сообщение, время в пути от Бухары до Хивы сократилось с шести до двух часов.

Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

3. ЕВРАЗИЙСКИЙ РЕГИОН

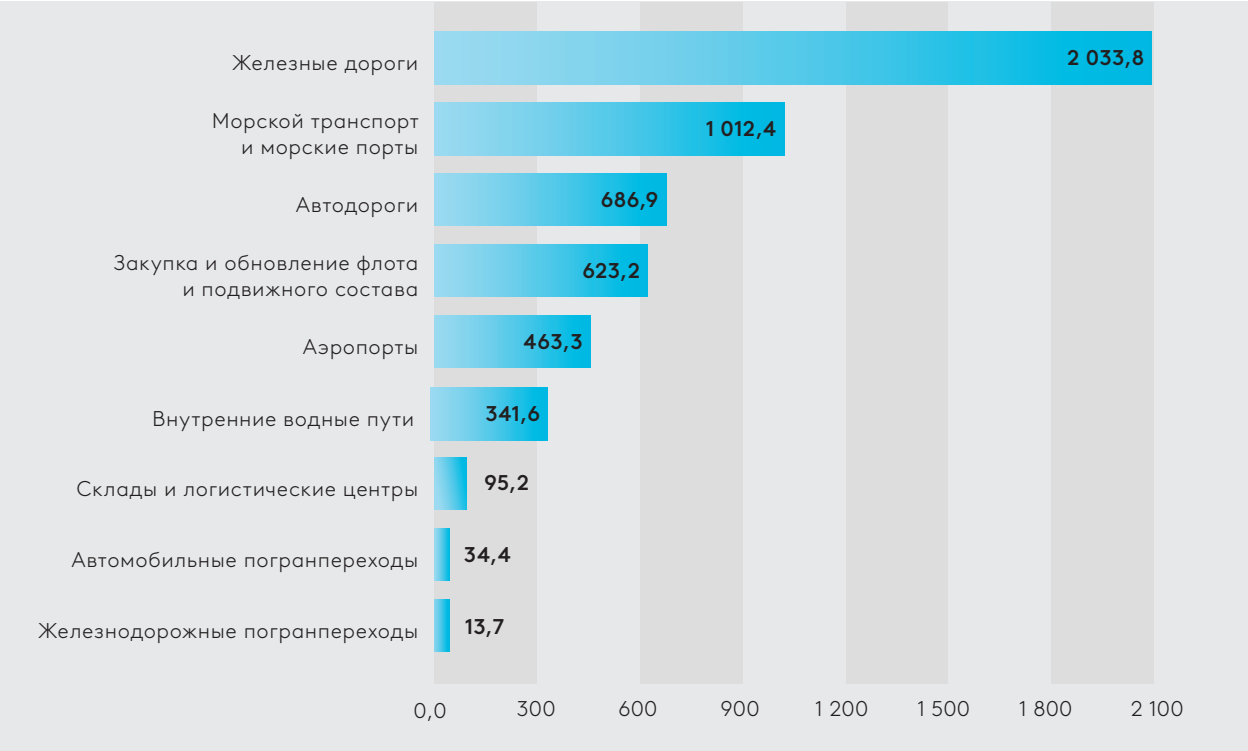
3.1. Общее количество проектов развития транспортной и логистической инфраструктуры

По состоянию на 1 июня 2026 г. Обсерватория насчитывала 402 проекта развития Евразийского транспортного каркаса — как уже осуществляемых, так и планируемых — с общим объемом инвестиций в размере 345 млрд долл. (таблица 2).

Наибольшее число проектов развития Евразийского транспортного каркаса приходится на автодорожный сектор (51,7%), а в страновом разрезе — на Россию (49,3%).

Средняя стоимость проектов сильно варьируется от страны к стране и в зависимости от вида транспорта (рисунок 2).

↓ **Рисунок 2. Средняя стоимость проектов развития Евразийского транспортного каркаса*), млн долл.**



* Средняя стоимость железнодорожных проектов без учета стоимости проекта модернизации железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей

Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

Проекты развития железных и автомобильных дорог, а также морских портов являются наиболее капиталоемкими. На среднюю стоимость железнодорожных проектов оказывают влияние масштабные проекты строительства БСМ, развития инфраструктуры железнодорожных подходов к российским морским портам, а также крупные трансграничные проекты в Центральной Азии.

↓ **Таблица 2. Количество проектов развития инфраструктуры Евразийского транспортного каркаса по странам и видам транспорта, ед.**

Страны	Железные дороги	Автодороги	Морские порты	Внутренние водные пути	Аэропорты	Пункты пересечения границ	Логистич. центры и склады	Флот и подвижной состав
Азербайджан	3	1	1	–	1	3	1	–
Армения	5	11	–	–	1	4	1	–
Афганистан	3	5	–	–	–	–	8	–
Беларусь	–	8	–	–	–	–	1	–
Грузия	-	6	1	–	1	–	1	–
Иран	6	3	2	–	–	–	–	–
Казахстан	8	25	2	–	6	4	5	2
Кыргызстан	5	9	–	–	2	1	6	–
Монголия	4	–	–	–	–	–	7	1
Россия	8	122	4	3	14	23	22	2
Таджикистан	2	5	–	–	1	–	4	–
Туркменистан	2	2	–	–	–	2	-	–
Узбекистан	4	20	–	–	3	1	3	–
ИТОГО	50	208	10	3	29	38	59	5

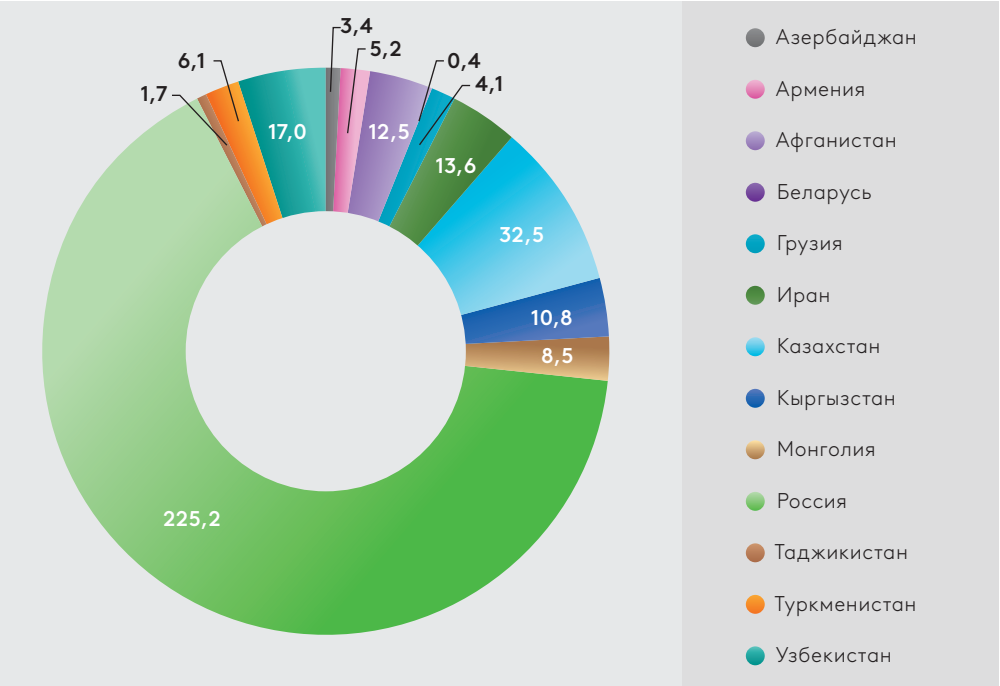
Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

3.2. Объем инвестиций по странам и видам транспорта

Крупнейшие инвестиции в развитие Евразийского транспортного каркаса связаны с проектами, реализуемыми в России. На ее долю приходится 65,3% от общего объема инвестиций, или 225,2 млрд долл.

Вторым крупнейшим инвестором в развитие транспортной инфраструктуры в Евразийском регионе выступает Казахстан, который реализует или планирует реализовать проекты на сумму более 32,5 млрд долл., что составляет 9,4% от общего объема (рисунок 3). В список стран, которые реализуют или планируют проекты общим объемом более 10 млрд долл. на период до 2035 г., входят Афганистан, Иран, Кыргызстан и Узбекистан.

Примечательно, что в проекты развития транспортных коридоров в Евразийском регионе инвестирует и Китай. Это финансирование осуществляется как в формате участия китайских инвесторов в трансграничных государственно-частных партнерствах, в частности, по созданию железнодорожного коридора Китай — Кыргызстан — Узбекистан (ККУ), так и в виде прямых вложений, например, в строительство международного автомобильного пункта пропуска (МАПП) Бедель, торгово-логистического города Манас и угольного логистического центра вблизи МАПП Иркештам в Кыргызстане.

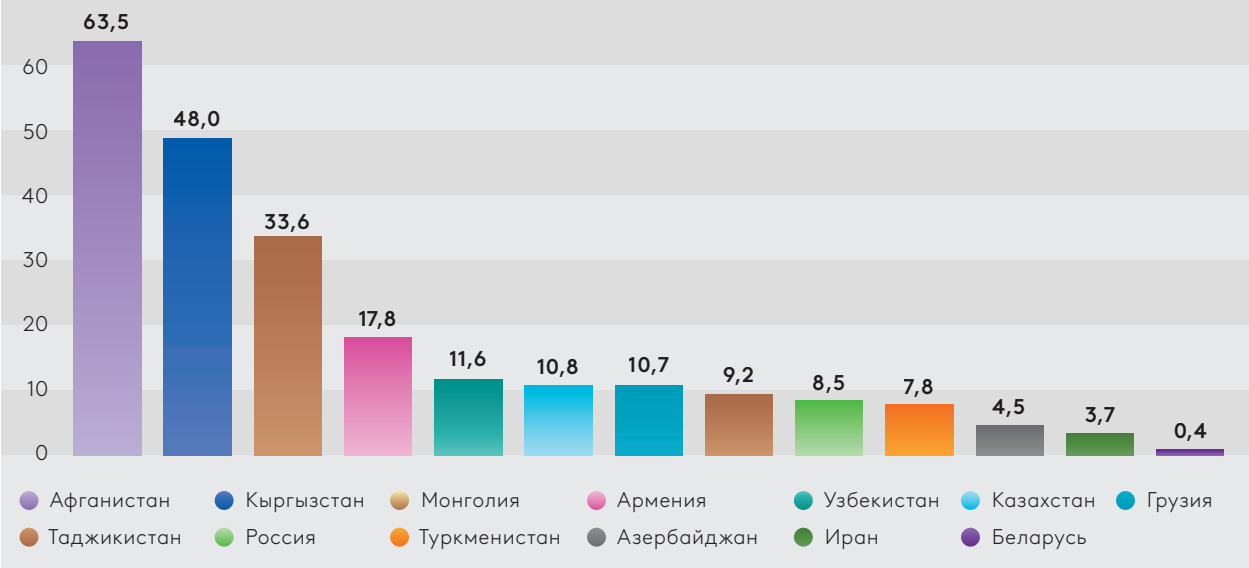


← **Рисунок 3. Распределение инвестиций в развитие Евразийского транспортного каркаса по странам, млрд долл.**

Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

Затраты на развитие инфраструктуры транспортных коридоров зависят от размеров каждой страны и масштабов ее экономики. Большинство государств Евразийского региона относятся к развивающимся и не имеющим выхода к морю. Некоторые из них имеют горный рельеф, что существенно увеличивает стоимость транспортного строительства. С учетом этого размеры инвестиций, требующихся для сооружения объектов транспортной инфраструктуры или модернизации действующих участков транспортных коридоров, могут быть для таких стран весьма значительными не только в номинальном выражении, но и в соотношении с размером их ВВП (рисунок 4).

↓ **Рисунок 4. Соотношение объемов осуществляемых и планируемых инвестиций в развитие коридоров Евразийского транспортного каркаса с номинальным ВВП стран Евразийского региона в 2025 г., %**



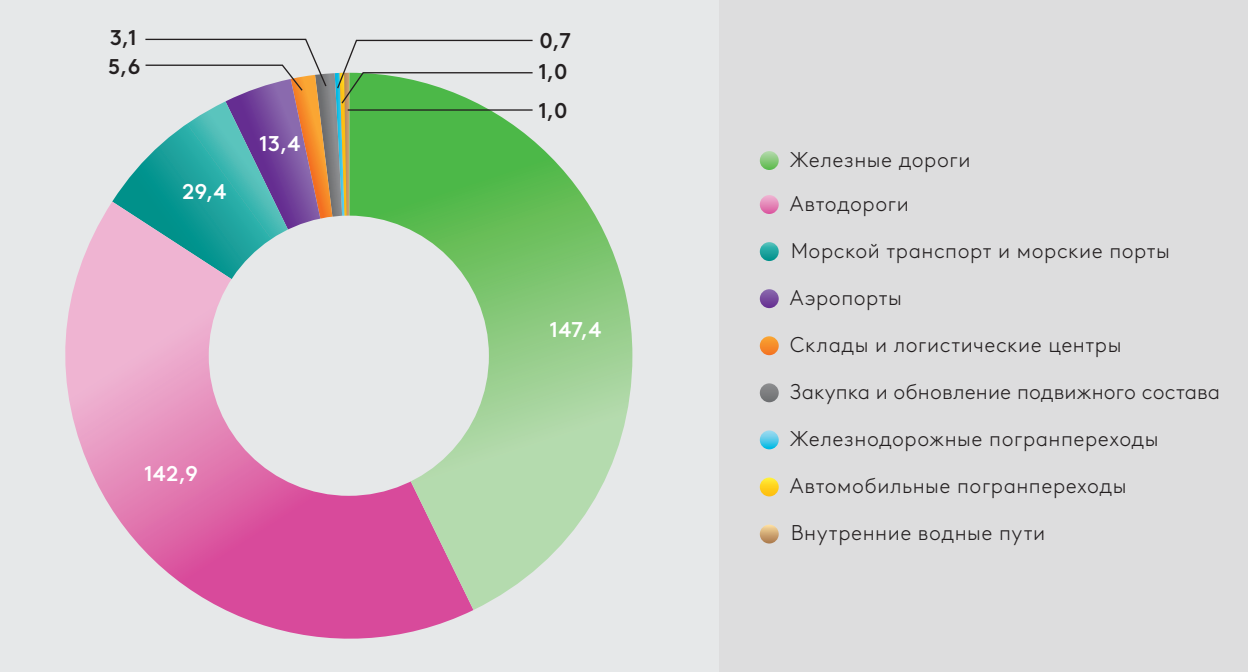
Источники: Всемирный банк (данные по ВВП), расчеты аналитиков ЕАБР (объем инвестиций в развитие инфраструктуры транспортных коридоров).

В Афганистане, Кыргызстане и Монголии самая большая доля затрат на развитие транспортных коридоров относительно ВВП. Этот показатель относительно высок (более 10%) также у Армении, Узбекистана, Казахстана и Грузии.

На железнодорожный транспорт приходится 42,8% от общего объема инвестиций в развитие Евразийского транспортного каркаса, или 147,4 млрд долл. (рисунок 5).

Автодороги — второй по капиталоемкости сегмент Евразийского транспортного каркаса. Проекты строительства, реконструкции и модернизации автодорог требуют инвестиций в размере 142,9 млрд долл. Совокупно на развитие автодорожной и железнодорожной составляющей Евразийского транспортного каркаса необходимо 290,3 млрд долл. инвестиций (84,3% от общих предполагаемых капитальных затрат).

↓ **Рисунок 5. Распределение инвестиций в развитие Евразийского транспортного каркаса по видам транспорта, млрд долл.**



Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

Развитие инфраструктуры морских портов потребует 29,4 млрд долл. инвестиций (8,5% от общего объема), основная часть которых требуется для строительства и модернизации портовых мощностей вдоль Трансарктического транспортного коридора (ТТК).

3.3. Крупнейшие проекты

На 10 наиболее капиталоемких проектов развития Евразийского транспортного каркаса приходится 51% инвестиций, или 175,7 млрд долл. (рисунок 6).

Восемь из десяти крупнейших реализуемых или запланированных проектов приходятся на Россию. Среди них модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей (третий этап), на которую приходится 13,9% совокупных инвестиций, строительство ВСМ Москва — Санкт-Петербург (7,1%), развитие инфраструктуры морских портов и аэропортов вдоль ТТК (6,3%).

Шесть из 10 крупнейших проектов реализуются или запланированы в железнодорожном секторе.

↓ **Рисунок 6. Топ-10 наиболее капиталоемких проектов Евразийского транспортного каркаса, млрд долл.**

Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

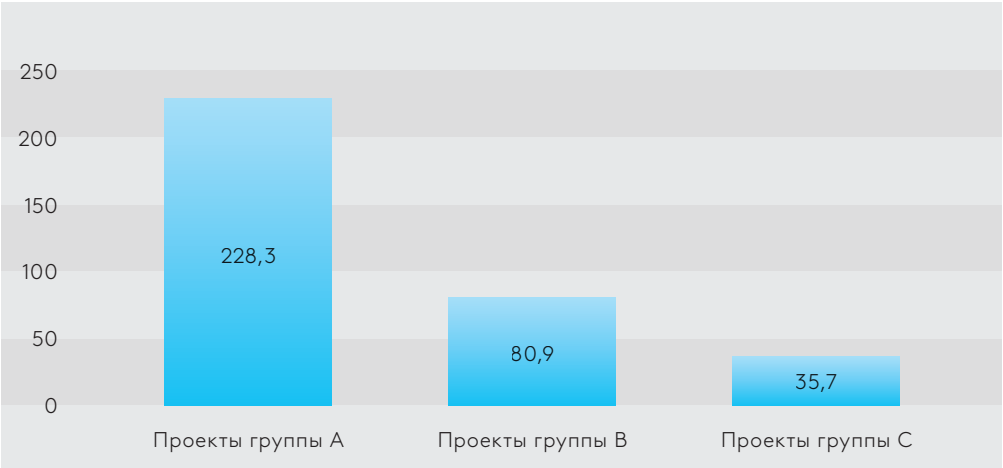
3.4. Транспортные коридоры

Благодаря высокой стоимости таких проектов, как модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей, развитие Северного евразийского коридора остается наиболее капиталоемким. Суммарный объем инвестиций оценивается в 84,7 млрд долл., что составляет более четверти от общих капитальных затрат всего Евразийского транспортного каркаса (рисунок 7). Стоимость развития МТК «Север — Юг» в 2026 г. оценивается в 82,8 млрд долл., а без учета ВСМ Москва — Санкт-Петербург — 52,8 млрд долл. При этом значительные инвестиции в восстановление действующей и строительство новой транспортной инфраструктуры на территории Ирана по итогам войны в Персидском заливе могут быть со временем пересмотрены в большую сторону.

↓ **Рисунок 7. Распределение инвестиционных потребностей для развития ключевых коридоров Евразийского транспортного каркаса, млрд долл.**

Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

Проекты, направленные на устранение недостающих звеньев и узких мест, сдерживающих перевозки грузов на основных участках транспортных коридоров в Евразийском регионе (группа А), преобладают в общей структуре осуществляемых или планируемых инвестиций. На них приходится совокупно 228,3 млрд долл., или 66,2% от общего объема капитальных затрат на развитие Евразийского транспортного каркаса. Проекты по улучшению качественных характеристик основных участков и развитию альтернативных участков с целью повышения общей пропускной способности коридоров (группа В) требуют 23,5% от общего объема инвестиций, что составляет 80,9 млрд долл. Развитие ответвлений и примыкающих участков, обеспечивающих сопряжение коридоров (группа С), оценивается в 35,7 млрд долл., или 10,4% от общего объема инвестиций (рисунок 8).

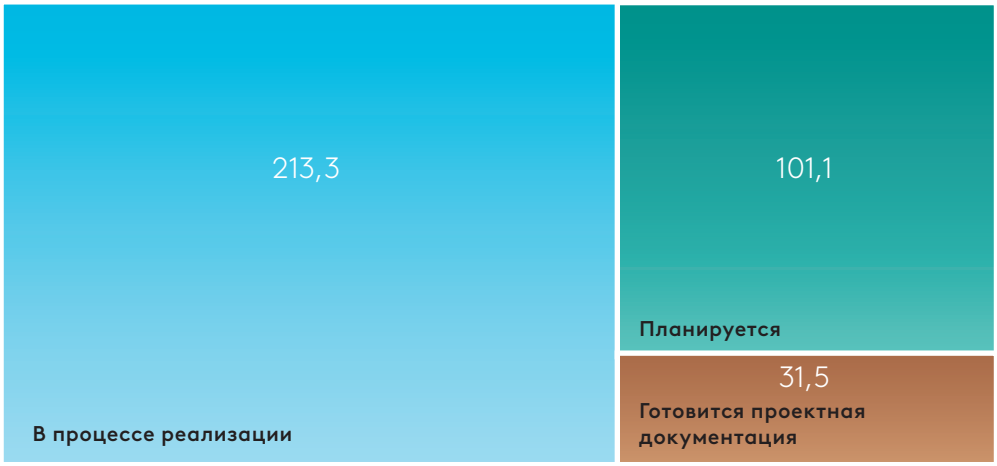


← **Рисунок 8. Распределение инвестиционных потребностей по группам проектов Евразийского транспортного каркаса, млрд долл.**

Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

3.5. Стадии реализации проектов

Более 61,8% от общего числа проектов развития Евразийского транспортного каркаса находится в стадии реализации. Еще 9,2% — в стадии подготовки проектной документации, а 29% — в стадии планирования (решение о начале их практической реализации пока не принято) (рисунок 9). К числу планируемых относится, в частности, один из наиболее капиталоемких проектов Евразийского транспортного каркаса — строительство международной автомагистрали «Меридиан».



← **Рисунок 9. Распределение инвестиций по стадиям реализации проектов развития Евразийского транспортного каркаса, млрд долл.**

Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

3.6. Проекты с участием частного капитала и многосторонних банков развития

Реализация крупномасштабных транспортных проектов требует значительных средств, которые могут поступать из трех основных источников. Это суверенные кредиты (повышают нагрузку на национальный бюджет), несуверенные кредиты (приоритетный вид финансирования, но в чистом виде сложно осуществимый из-за необходимости поиска частных инвесторов) и модели ГЧП, которые хотя и не

повышают нагрузку на национальный бюджет, но имеют риски невыполнения и в связи с этим требуют государственных гарантий. Для небольших государств важны проекты ГЧП, структурированные таким образом, чтобы существенно не повышать нагрузку на национальный бюджет.

Дефицит располагаемых средств (собственных или заемных) означает, что многие крупные национальные и региональные проекты не могут быть реализованы одновременно. Именно поэтому некоторые из них, включенные в Обсерваторию (например, автомагистраль «Меридиан» и др.), пока лишь декларируются, но не реализованы и не имеют четких временных рамок осуществления в будущем.

В общей сложности 123 из 402 проектов в Евразийском регионе предполагают участие в их реализации частного бизнеса (почти половина из них — в сфере логистической и складской инфраструктуры). 27 проектов реализуются или могут быть реализованы на принципах ГЧП, в том числе восемь — на принципах трансграничного ГЧП. Из средств национальных бюджетов финансируется более 62% общей стоимости проектов развития Евразийского транспортного каркаса.

Международные банки развития участвуют в реализации 48 проектов развития Евразийского транспортного каркаса (15,3% от общего числа проектов, находящихся на стадиях реализации или подготовки проектной документации). Азиатский банк развития участвует в реализации 17 проектов, осуществляемых главным образом в Центральной Азии на коридорах ЦАРЭС. Европейский банк реконструкции и развития участвует в финансировании шести транспортных проектов. Среди МБР, активно предоставляющих средства на реализацию транспортных проектов, — Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ), Исламский банк развития (ИБР), ЕАБР, а также суверенные фонды стран Ближнего Востока. 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%).

Среди крупнейших проектов с подтвержденным или предполагаемым участием частного капитала — частная автомагистраль «Меридиан» и ВСМ Москва — Санкт-Петербург.

Несинхронизированная реализация транспортных проектов ведет к возникновению узких мест в одних странах; в других уже построенные объекты или участки транспортных коридоров не могут выйти на прогнозные пассажиро- и грузопотоки.

МБР, а также наднациональные органы могут играть важную роль в координации национальных инфраструктурных планов. Они могут оказать техническое содействие в выборе приоритетных проектов и разработке необходимых технико-экономических обоснований, а также в последующем предоставлении суверенных и несуверенных кредитов для реализации проектов развития транспортных

коридоров. Это особенно важно для стран, не имеющих выхода к морю, горных стран и других государств с особыми условиями развития. В этой связи Обсерватория Евразийского транспортного каркаса может выступать инструментом для правительств, международных организаций и МБР в их деятельности по повышению транспортной связанности в Евразийском регионе.

3.7. Трансграничные транспортные проекты

В Евразийском регионе в стадии практической реализации находится один трансграничный проект, еще семь — в стадии планирования. Все они могут быть структурированы и реализованы в формате трансграничного ГЧП (таблица 3).

↓ **Таблица 3. Трансграничные проекты развития транспортных коридоров в Евразийском регионе**

Название проекта	Участвующие страны	Стадия реализации	Объем инвестиций, млрд долл.
Строительство железнодорожного коридора Китай — Кыргызстан — Узбекистан (ККУ)		Реализуется	4,7
Строительство железнодорожной линии Баткен — Коканд		Планируется	0,2
Строительство альтернативной автодороги Чаткал — Ташкент		Планируется	0,3
Железная дорога Мазари-Шариф — Пешавар (Трансафганский железнодорожный коридор)		Планируется	4,8
Строительство автомагистрали Алматы — Иссык-Куль		Планируется	0,15
Электрификация железнодорожного участка Луговая — Балыкчи		Планируется	0,3
Строительство индустриального торгово-логистического комплекса «Алатау» на границе Казахстана и Кыргызстана		Реализуется	0,2
Строительство трансграничного мостового перехода через реку Амур и российско-китайского погранперехода Джалинда — Мохэ		Планируется	0,3

Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

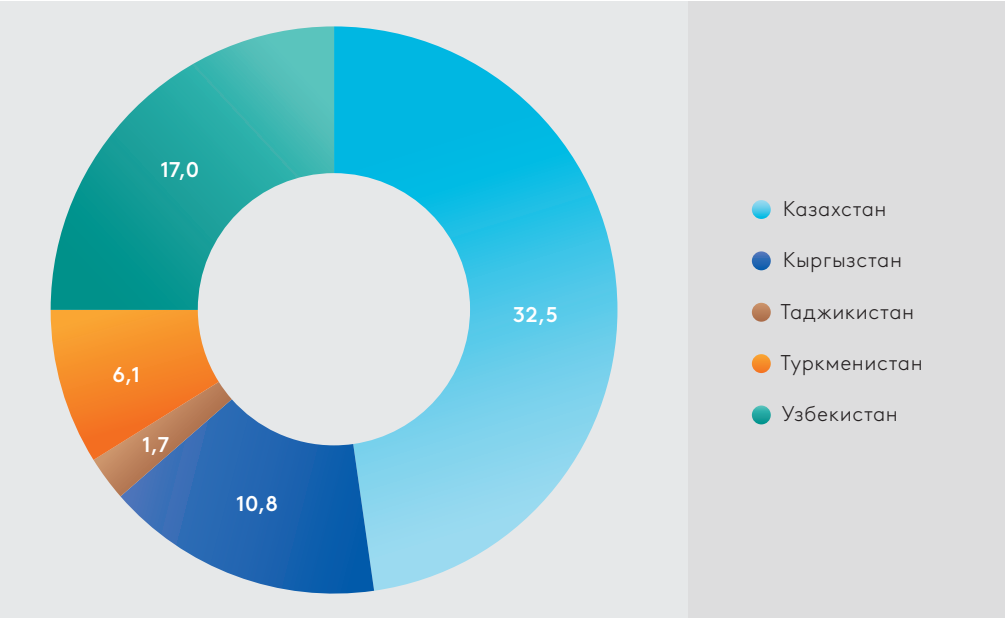
4. ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ

4.1. Общее количество проектов развития транспортной и логистической инфраструктуры

По состоянию на 1 июля 2026 г. 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. Проекты предусматривают развитие инфраструктуры транспортных коридоров ТРАСЕКА, включая Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), Восточного маршрута МТК «Север — Юг», Центрального евразийского коридора, Лазуритового коридора, а также новых трансграничных коридоров ККУ, Трансафганского коридора и др. Инвестиции направляются на развитие всех коридоров ЦАРЭС, проходящих через Центральную Азию, Азербайджан и Монголию.

4.2. Объем инвестиций по странам и видам транспорта

Больше половины всего объема инвестиций (53%), направленных на развитие Евразийского транспортного каркаса в Центральной Азии, приходится на проекты, реализуемые в Казахстане (32,5 млрд долл.). На Кыргызскую Республику приходится 17% от общего объема инвестиций, на Узбекистан — 13,7%, на Туркменистан — 10%, на Таджикистан — 6,3% (рисунок 10). Также необходимо принимать во внимание, что Китай финансирует строительство железнодорожного коридора ККУ, предоставляя 1,1985 млрд долл. в виде своей доли в совместном предприятии по реализации данного трансграничного проекта, а еще 2,35 млрд долл. в виде кредитов Эксимбанка и Государственного банка развития Китая (всего 3,55 млрд долл.).

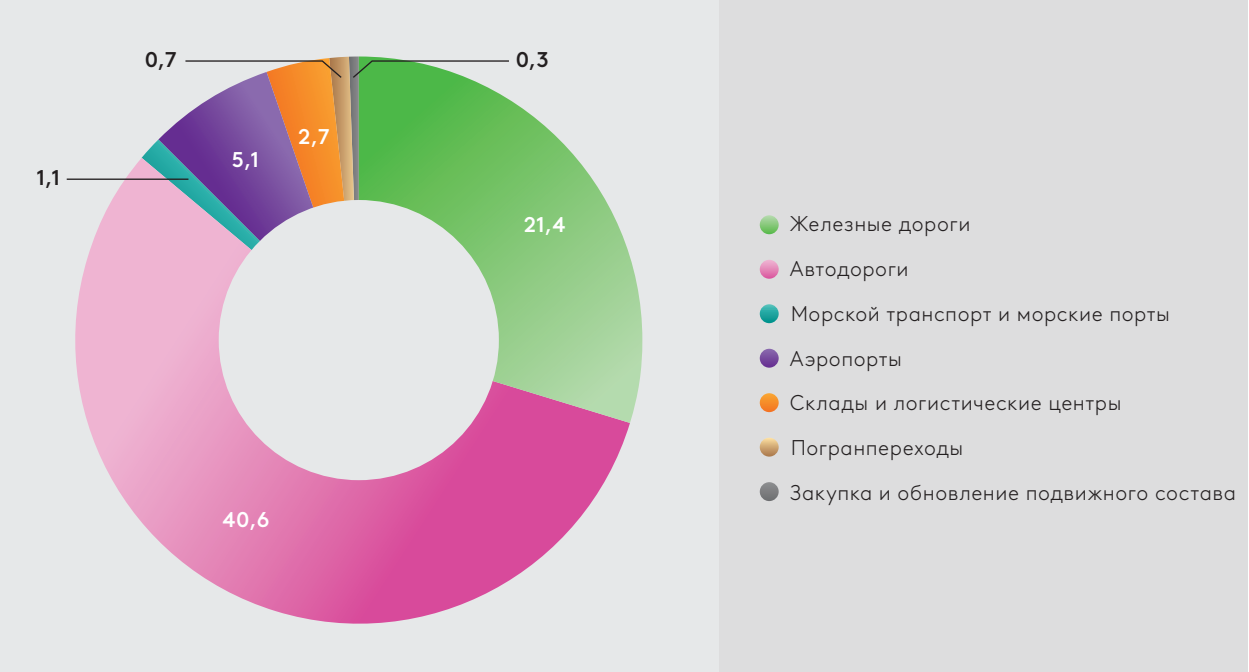


← **Рисунок 10. Инвестиции в проекты развития Евразийского транспортного каркаса по странам Центральной Азии, млрд долл.**

Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

Более 52% инвестиций в странах Центральной Азии направлено на развитие сети автодорог, что свидетельствует о высокой роли автомобильного транспорта в обеспечении международных перевозок и торговли в регионе. Еще 34,5% инвестиций предназначается для развития железнодорожных участков транспортных коридоров, проходящих через Центральную Азию (рисунок 11).

↓ **Рисунок 11. Распределение инвестиций в проекты развития Евразийского транспортного каркаса в странах Центральной Азии по видам транспорта, млрд долл.**

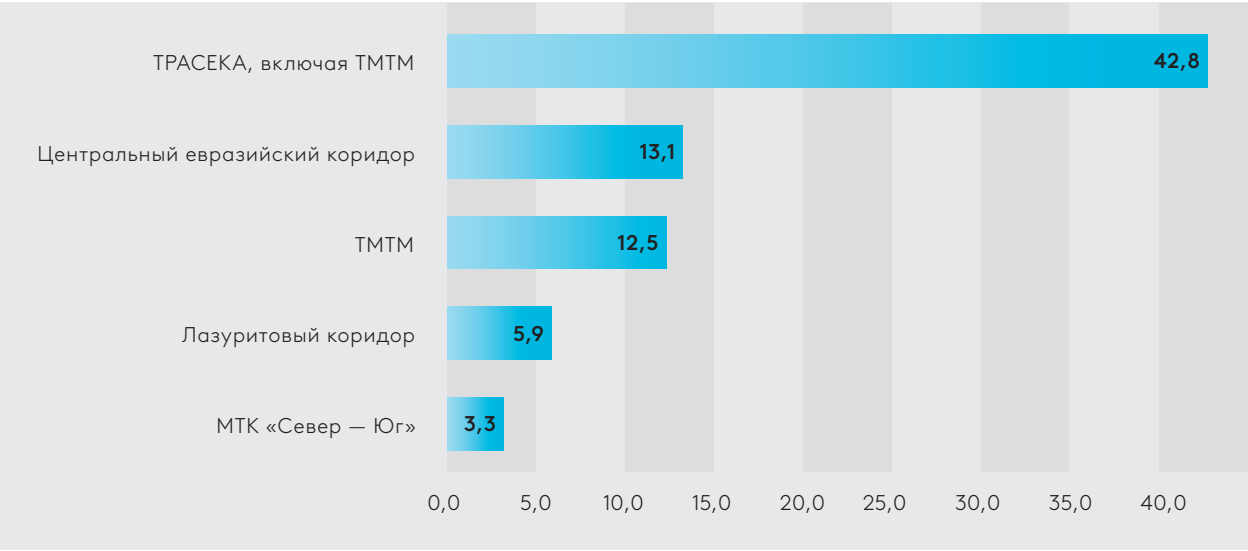


Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

4.3. Транспортные коридоры

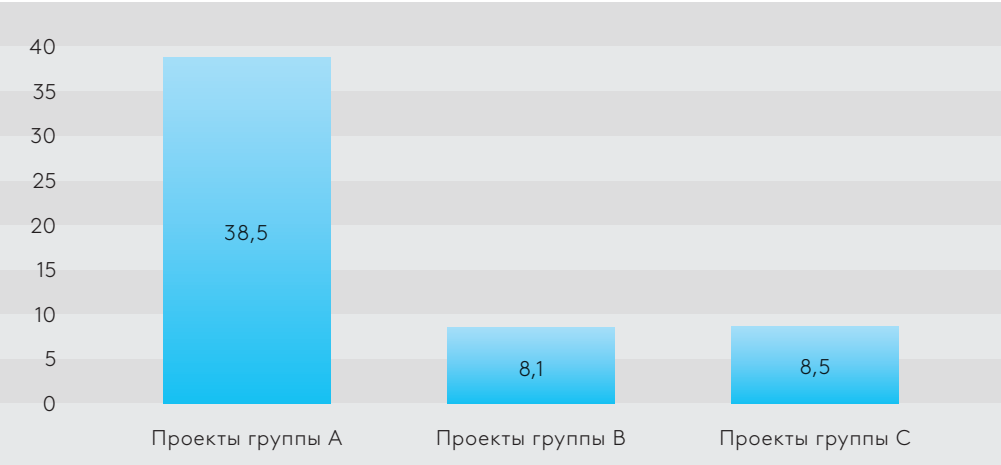
Большая часть инвестиций в развитие Евразийского транспортного каркаса в Центральной Азии (42,8 млрд долл.) направлена на развитие участков коридора ТРАСЕКА, включая ТМТМ. Вторым по капиталоемкости является Центральный евразийский коридор (13,1 млрд долл.). Развитие Лазуритового коридора требует 4,8 млрд долл. инвестиций, а участков Восточного маршрута МТК «Север — Юг» на территории стран Центральной Азии — 3,3 млрд долл. (рисунок 12).

↓ **Рисунок 12. Распределение инвестиций по пяти ключевым коридорам Евразийского транспортного каркаса, проходящим через Центральную Азию, млрд долл.**



Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

Проекты, направленные на устранение недостающих звеньев и узких мест, сдерживающих перевозки грузов на основных участках транспортных коридоров в Центральной Азии (группа A), преобладают в общей структуре осуществляемых или планируемых инвестиций. На них приходится совокупно 38,5 млрд долл., или 69,9% от общего объема капитальных затрат на развитие Евразийского транспортного каркаса. Проекты по улучшению качественных характеристик основных участков и развитию альтернативных участков с целью повышения общей пропускной способности коридоров (группа B) требуют 14,7% от общего объема инвестиций, что составляет 8,1 млрд долл. Развитие ответвлений и примыкающих участков, обеспечивающих сопряжение коридоров (группа C), оценивается в 8,5 млрд долл., или 15,4% от общего объема инвестиций (рисунок 13).

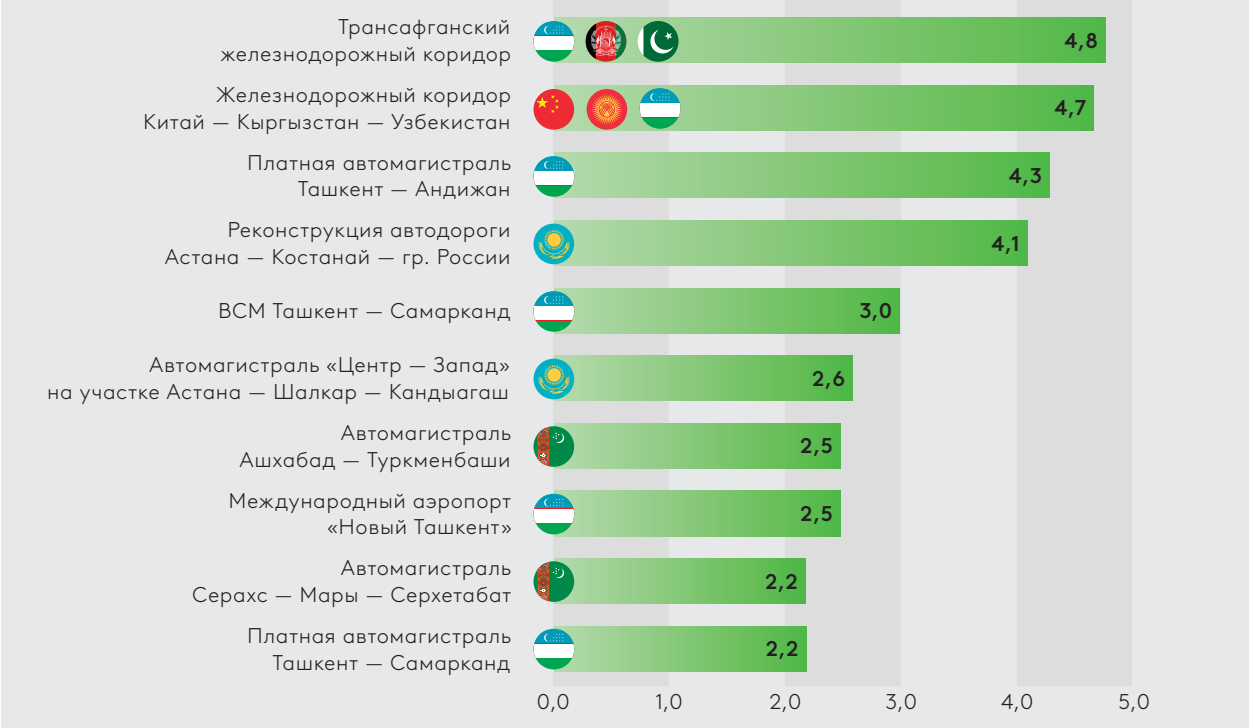


← **Рисунок 13. Распределение инвестиций по группам проектов развития инфраструктуры Евразийского транспортного каркаса в странах Центральной Азии, млрд долл.**

Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

На 10 крупнейших проектов развития транспортных коридоров приходится 42% от общего объема инвестиций в развитие Евразийского транспортного каркаса в странах Центральной Азии (рисунок 14).

↓ **Рисунок 14. Топ-10 проектов развития Евразийского транспортного каркаса в странах Центральной Азии по объему инвестиций, млрд долл.**



Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

Лидируют по объему инвестиций Трансафганский железнодорожный коридор, проекты строительства железнодорожного коридора Китай — Кыргызстан — Узбекистан и скоростной автомагистрали Ташкент — Андижан в Узбекистане.

Три проекта из десяти указанных выше пока существуют на бумаге, еще по одному проекту готовится проектная документация. Причины таких задержек — нехватка средств в национальных бюджетах, сложность привлечения частных инвесторов и недостаточная координация с другими запланированными и осуществляемыми проектами.

Ниже представлены кейсы по развитию Евразийского транспортного каркаса в отдельных странах Центральной Азии.

Республика Казахстан

В течение последних 15 лет Казахстан инвестировал в развитие транспортного сектора около **35 млрд долл.** Было построено свыше 2,5 тыс. км железных дорог. В 2026 г. через Казахстан осуществляется более 85% всего наземного транзита грузов между Китаем и Европой. Реализуются или запланированы до 2035 г. **55 проектов** развития международных транспортных коридоров с общим объемом инвестиций **32,6 млрд долл.**

Рисунок 15. Инвестиции в реализуемые и планируемые проекты развития Евразийского транспортного каркаса по видам транспорта, млрд долл.

Рисунок 16. Распределение инвестиций по стадиям реализации инвестиционных проектов, млрд долл.

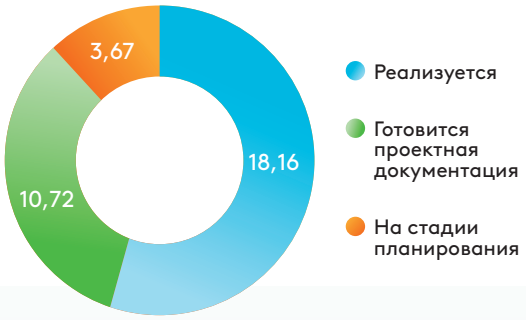


Рисунок 17. Инвестиции в реализуемые и планируемые проекты развития транспортных коридоров, проходящих по территории Казахстана, млрд долл.

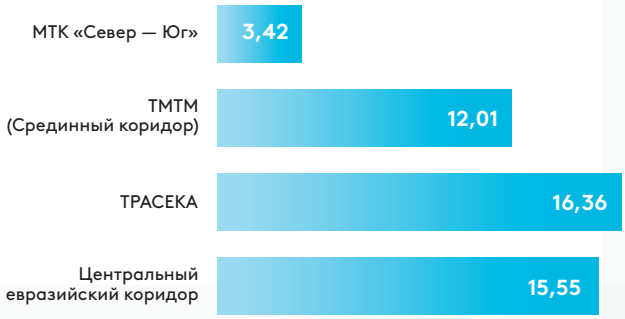
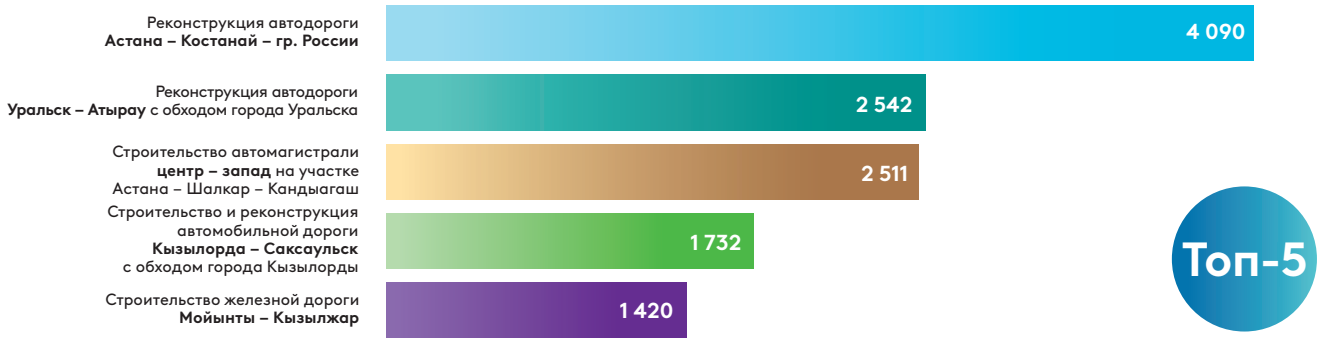


Рисунок 18. Распределение проектов по источникам финансирования, количество проектов

Рисунок 19. Топ-5 реализуемых проектов по развитию транспортных коридоров на территории Казахстана по объему инвестиций, млн долл.



Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

Евразийский Банк Развития

Интерактивная карта проектов

Кыргызская Республика

Кыргызстан, являясь горной страной, не имеющей выхода к морю, совершил беспрецедентный рывок в развитии транспортной инфраструктуры. Только за последние пять лет было построено и модернизировано **свыше 3 700 км автодорог, из них 1 430 км в 2025 г.** — один из самых масштабных результатов за всю историю Кыргызстана. Такие темпы позволили существенно повысить транспортную связанность регионов и ускорить формирование национальных и международных транспортных коридоров. Реализуются или запланированы до 2035 г. **23 проекта** развития международных транспортных коридоров с общим объемом инвестиций **10,8 млрд долл.**

Рисунок 20. Инвестиции в реализуемые и планируемые проекты развития Евразийского транспортного каркаса по видам транспорта, млрд долл.

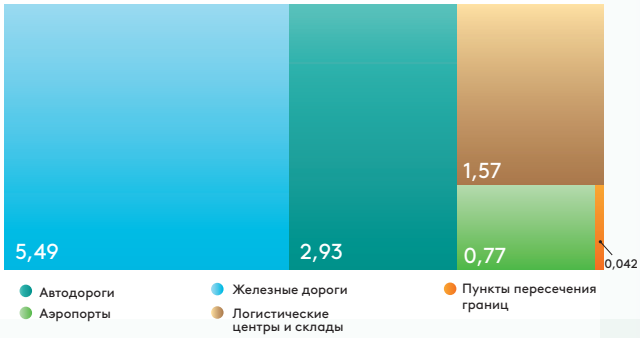


Рисунок 21. Распределение инвестиций по стадиям реализации инвестиционных проектов, млрд долл.

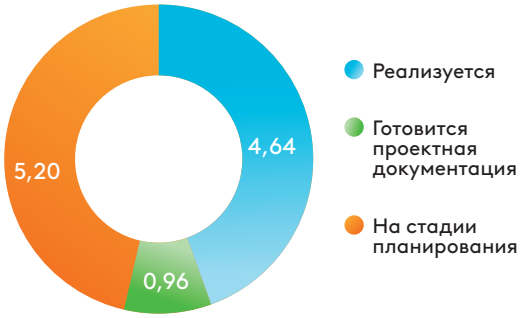
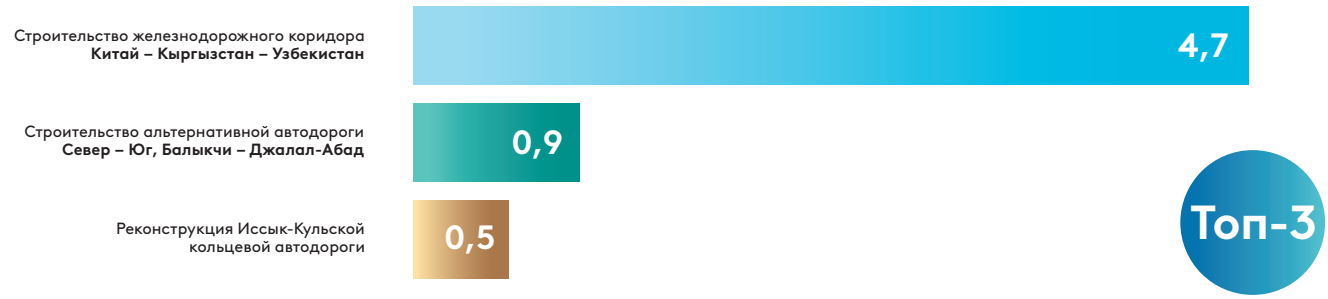


Рисунок 22. Инвестиции в реализуемые и планируемые проекты развития транспортных коридоров, проходящих по территории Кыргызстана, млрд долл.

Рисунок 23. Распределение проектов по источникам финансирования, количество проектов

Рисунок 24. Топ-3 реализуемых проектов по развитию транспортных коридоров на территории Кыргызстана по объему инвестиций, млрд долл.



Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

Республика Таджикистан

В течение последних 25 лет Таджикистан инвестировал в развитие транспортного сектора более **2,2 млрд долл.** Эти средства, как из национального бюджета, так и привлеченные иностранные гранты и кредиты, были направлены на строительство дорог, мостов и тоннелей, расширение железнодорожной сети. Построены свыше **2,4 тыс. км** автодорог, **274 моста**, **7 тоннелей.** Реализуются или запланированы до 2035 г. 11 проектов развития инфраструктуры международных транспортных коридоров с общим объемом инвестиций **1,74 млрд долл.**

Рисунок 25. Инвестиции в реализуемые и планируемые проекты развития Евразийского транспортного каркаса по видам транспорта, млн долл.

Рисунок 26. Распределение инвестиций по стадиям реализации инвестиционных проектов, млн долл.

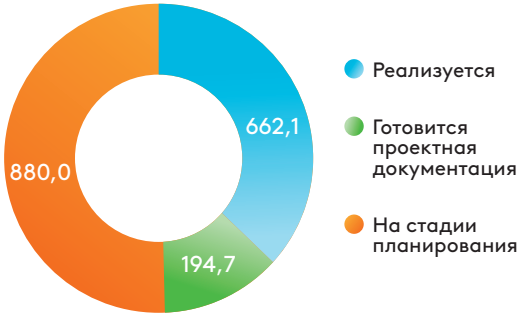
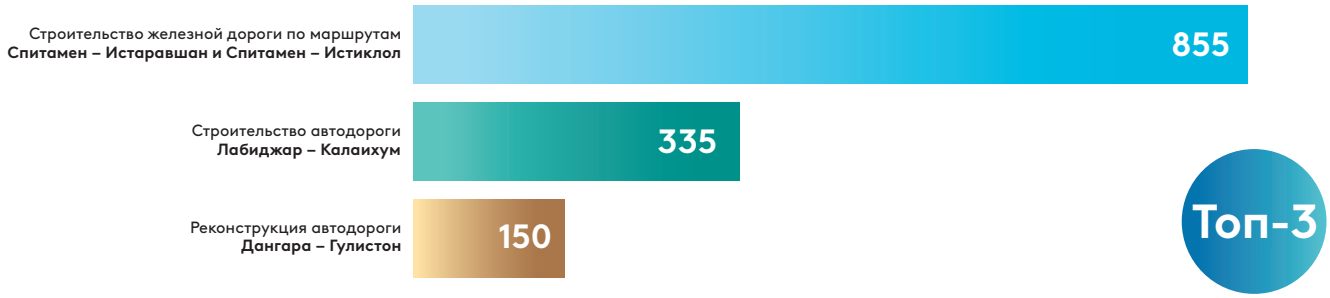


Рисунок 27. Инвестиции в реализуемые и планируемые проекты развития транспортных коридоров, проходящих по территории Таджикистана, млрд долл.

Рисунок 28. Распределение проектов по источникам финансирования, количество проектов

Рисунок 29. Топ-3 реализуемых и планируемых проектов по развитию транспортных коридоров на территории Таджикистана по объему инвестиций, млн долл.



Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

Туркменистан

Туркменистан последовательно развивает транспортную систему: построены и введены в эксплуатацию современный морской торговый порт и транспортно-логистический центр Туркменбаши, а также международный аэропорт Ашхабада. Строятся многополосные автомагистрали на направлениях восток – запад и север – юг. 10 апреля 2026 г. при участии Президента Туркменистана Сердара Бердымухамедова состоялось официальное открытие нового участка Мары — Туркменабат, что ознаменовало ввод в эксплуатацию автомагистрали от столицы до границы с Узбекистаном.
Реализуются или запланированы до 2035 г. **6 проектов** развития международных транспортных коридоров с общим объемом инвестиций **6,05 млрд долл.**

Рисунок 30. Инвестиции в реализуемые и планируемые проекты развития Евразийского транспортного каркаса по видам транспорта, млрд долл.

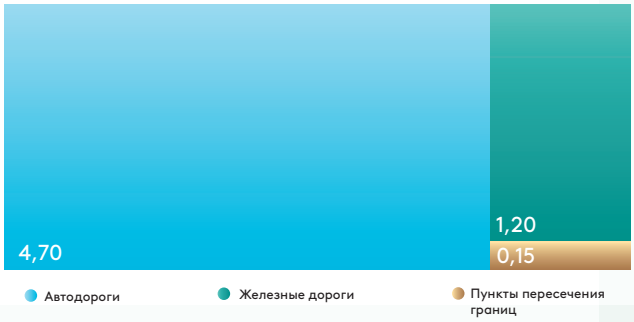


Рисунок 31. Распределение инвестиций по стадиям реализации инвестиционных проектов, млрд долл.

Рисунок 32. Инвестиции в реализуемые и планируемые проекты развития транспортных коридоров, проходящих по территории Туркменистана, млрд долл.

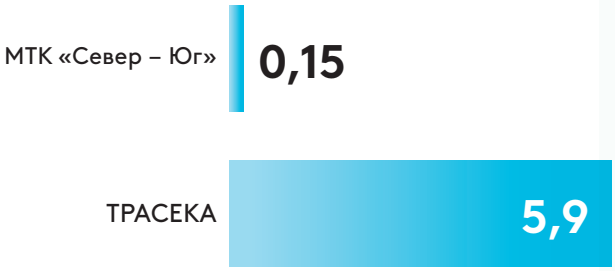


Рисунок 33. Распределение проектов по источникам финансирования, количество проектов

Рисунок 34. Топ-3 реализуемых и планируемых проектов по развитию транспортных коридоров на территории Туркменистана по объему инвестиций, млрд долл.

Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

Интерактивная карта проектов

Республика Узбекистан

Узбекистан реализует крупнейшую программу модернизации транспортной инфраструктуры за период независимости: только за последние годы было построено и реконструировано **63 тыс. км дорог,** а в ближайшие годы планируется обновить еще **21 тыс. км и отремонтировать 325 мостов.** Узбекистан планирует построить первую в Центральной Азии высокоскоростную железнодорожную магистраль (ВСМ) Ташкент — Самарканд, строит новый столичный авиахаб «Новый Ташкент», а также несколько скоростных платных автобанов.
Реализуется или запланирован до 2035 г. **31 проект** развития международных транспортных коридоров с общим объемом инвестиций **17 млрд долл.**

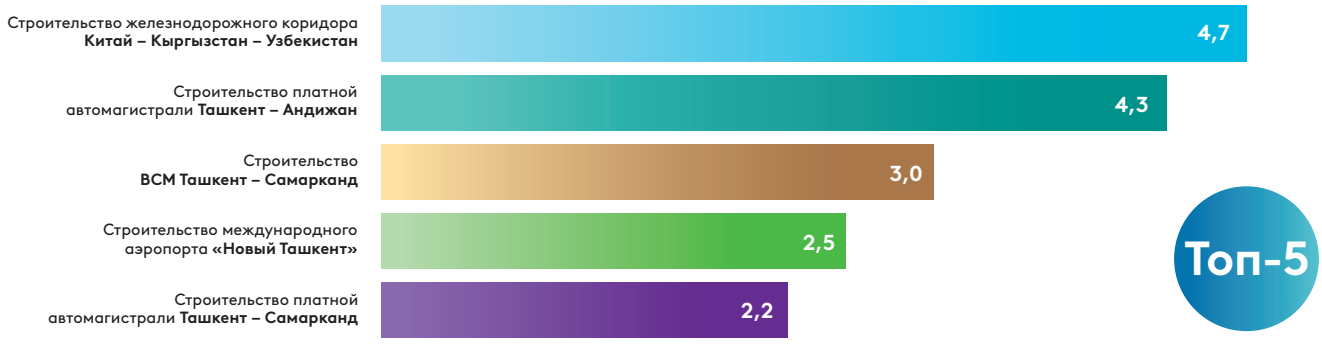
Рисунок 35. Инвестиции в реализуемые и планируемые проекты развития Евразийского транспортного каркаса по видам транспорта, млрд долл.

Рисунок 36. Распределение инвестиций по стадиям реализации инвестиционных проектов, млрд долл.

Рисунок 37. Инвестиции в реализуемые и планируемые проекты развития транспортных коридоров, проходящих по территории Узбекистана, млрд долл.

Рисунок 38. Распределение проектов по источникам финансирования, количество проектов

Рисунок 39. Топ-5 реализуемых и планируемых проектов по развитию транспортных коридоров на территории Узбекистана по объему инвестиций, млрд долл.



Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

Интерактивная карта проектов

5. РОЛЬ КИТАЯ В РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

Китай активно вовлечен в процесс модернизации транспортной инфраструктуры и развития международных транспортных коридоров в Центральной Азии, выступая как инвестором, так и генеральным подрядчиков ряда инвестиционных проектов. Его усилия направлены на укрепление торговой и логистической взаимосвязанности стран региона с китайским рынком, интеграцию Центральной Азии в глобальную экономику, создание надежных наземных маршрутов для доставки китайских товаров в Европу, Россию и на Ближний Восток.

Сотрудничество Китая и стран Центральной Азии в сфере транспортной инфраструктуры сегодня выходит за рамки классического двустороннего партнерства, выступая ключевым драйвером синергии национальных интересов стран региона с глобальной инициативой «Пояс и путь» (BRI), выдвинутой Китаем и объявленной в 2013 г. в Казахстане.

Таким образом, Китай напрямую участвует в инфраструктурной трансформации Центральной Азии и в формировании Евразийского транспортного каркаса.

Обсерватория Евразийского транспортного каркаса содержит информацию о более чем 20 проектах развития транспортной инфраструктуры с китайским участием. Это участие осуществляется в следующих формах, которые могут взаимно дополнять друг друга:

- предоставление кредитных ресурсов для реализации транспортных проектов;
- предоставление грантовых средств, в т.ч. в виде технического содействия, на реализацию проектов, разработку проектной документации и др.;
- участие китайских компаний в проектировании и строительстве объектов транспортной инфраструктуры (включая применение передовых китайских технологий);
- реализация государственно-частных партнерств с участием китайских компаний, в т.ч. трансграничных ГЧП;
- прямые иностранные инвестиции (ПИИ), в т.ч. долевое участие китайских акционеров в компаниях, которые строят и эксплуатируют объекты транспортной инфраструктуры.

Как показано в таблице 4, Китай участвует в реализации инфраструктурных проектов всех видов транспорта — автомобильных и железных дорог, аэропортов, терминалов в морских портах, логистических центров и складских комплексов.

↓ **Таблица 4. Индикативный перечень проектов транспортной инфраструктуры, включенных в Обсерваторию и реализуемых в Центральной Азии с участием китайских компаний**

Название проекта	Страна	Сектор	Статус реализации проекта	Форма участия Китая	Общий объем инвестиций, млн долл.	в т.ч. с участием Китая, млн долл.
Строительство железнодорожного коридора Китай — Кыргызстан — Узбекистан (ККУ)	Китай, Кыргызстан, Узбекистан	железные дороги	реализуется	**Совместное предприятие** с китайским участием по строительству и эксплуатации железной дороги. **Участие в проектировании и строительстве** железной дороги (CRI, CRCC). **Кредиты**. Китайские банки предоставили кредиты (Exim Bank China, Государственный банк развития Китая)	4 700,0	2 350 (кредит) 1 198,5 (доля Китая в уставном капитале СП)
Развитие международного торгового порта Курык	Казахстан	морские порты	реализуется	**ПИИ**. Китайская корпорация Guoyou Materials Group инвестирует в строительство нового многофункционального портового комплекса	444,0	300,0 (с увеличением до 1 100 в перспективе)
Строительство автомобильного погранперехода «Бедель»	Кыргызстан, Китай	МАПП	реализуется	**Предоставление гранта**	41,4	41,4
Строительство и реконструкция автомобильной дороги Барксоон — Бедель — Учтурфан — Аксу	Кыргызстан	автодороги	реализуется	**Участие в строительстве**. Генеральный подрядчик — CRBC	610,0	-
Строительство автомагистрали Серахс — Мары — Серхетабат	Туркменистан	автодороги	реализуется	**Участие в строительстве**. Китайские компании «Китайско-Туркменский культурный центр» и Sino Hydro Bureau 12. Co., Ltd	2 200,0	-
Угольный логистический центр вблизи МАПП «Иркештам»	Кыргызстан	логистические центры	готовится проектная документация	**ПИИ**. Корпорация Xinjiang Dacheng Yuanlong Technology Co., Ltd. Инвестирует в строительство логистического центра, площадок для хранения, обогатительной фабрики и ленточного конвейера	430,0	430,0

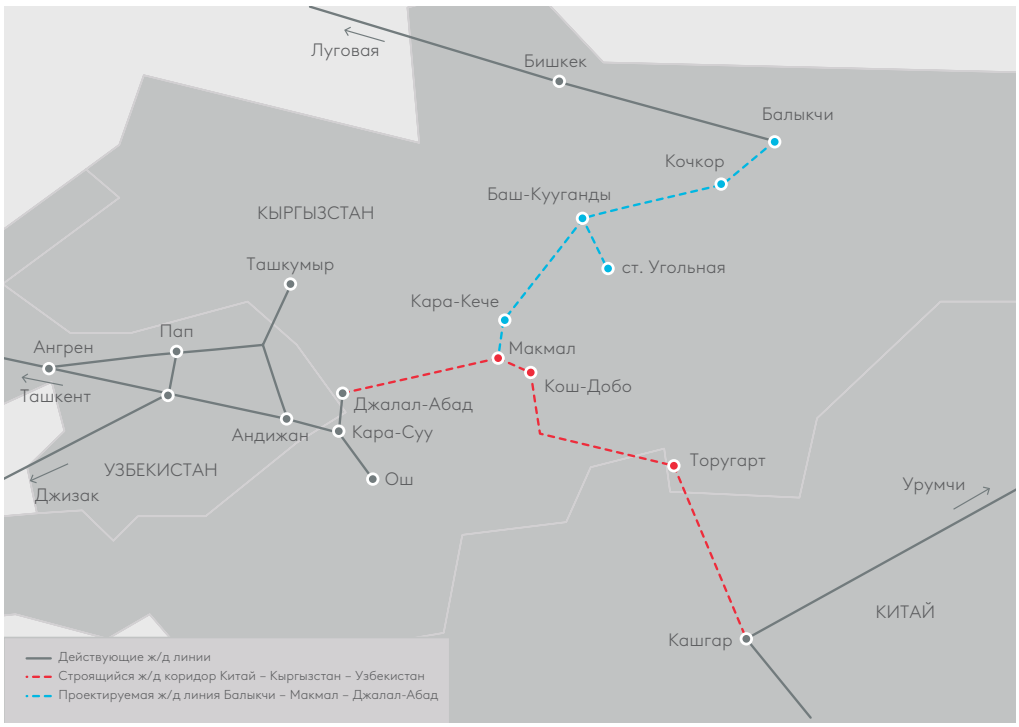
Строительство платной автомагистрали Ташкент — Самарканд	Узбекистан	автодороги	готовится проектная документация	**Участие в строительстве**. Китайские компании участвуют в консорциуме, который будет строить автомагистраль. **Кредиты**. Китайские банки предоставят кредиты (Exim Bank China, Государственный банк развития Китая)	2 185,0	1 857,0
Реконструкция автодороги Мургаб — Кульма	Таджикистан	автодороги	реализуется	**Участие в строительстве**. CRBC — генподрядчик **Кредиты**. Exim Bank China предоставляет кредит	75,6	50,5
Строительство международного аэропорта Джалал-Абад	Кыргызстан	аэропорты	реализуется	**Участие в строительстве**. China Construction Fifth Engineering Division Corp., ltd — генподрядчик	362,0	-

Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

В общей сложности в Центральной Азии реализуются проекты с объемом инвестиций более 12 млрд долл., в которых в той или иной форме принимают участие китайские компании. Совокупный объем средств, предоставленных китайскими банками или коммерческими компаниями в качестве кредитов, грантов или привлеченных ПИИ, превышает 7 млрд долл. Большая часть проектов, реализуемых и финансируемых Китаем в регионе, входят в Инициативу «Пояс и путь» (BRI).

Крупнейшим проектом, реализуемым в регионе с китайским участием, является строительство железнодорожного коридора Китай — Кыргызстан — Узбекистан (ККУ). Цель этого трансграничного проекта — соединение железнодорожных систем Китая, Кыргызстана и Узбекистана и организация прямого пассажирского и грузового сообщения между тремя странами. В качестве первоочередной задачи рассматривается создание кратчайшего маршрута для растущих торговых потоков между Китаем и Узбекистаном. Более долгосрочная задача — создание альтернативного маршрута доставки грузов в направлении Турции и стран ЕС через Туркменистан и паромную линию Туркменбаши — Алят/Баку, а также создание перспективного железнодорожного маршрута Китай — Кыргызстан — Узбекистан — Афганистан. Проект реализуется в рамках Инициативы «Пояс и Путь».

Маршрут коридора (рисунок 40): Кашгар (Китай) — Торугарт — Макмал — Джалал-Абад — Кара-Суу — Андижан (Узбекистан). Далее коридор стыкуется с железнодорожной сетью Узбекистана, которая позволяет осуществлять перевозки в направлении Афганистана, Казахстана, Таджикистана и Туркменистана.



Источник: ЕАБР.

← Рисунок 40. Трансграничный проект строительства железнодорожного коридора Китай — Кыргызстан — Узбекистан

Протяженность железнодорожных линий в общей сложности составит 523 км — 213 км пройдет по территории Китая, 260 км — по Кыргызстану, 50 км — в Узбекистане. Предусмотрено строительство 27 тоннелей (103 км), разъездов, 48 мостов (16 км), 20 участковых станций и разъездов, включая две пограничные и перегрузочные станции. В соответствии с ТЭО первоначально будет построена однопутная неэлектрифицированная линия, однако мосты и тоннели будут предусматривать возможность сооружения второго главного пути. На втором этапе линия должна стать двухпутной и полностью электрифицированной. В Западном Китае и в Кыргызстане ряд участков железной дороги будут высокогорными.

Потенциал грузовых перевозок оценивается от 7 (в однопутном варианте) до 20 млн тонн в год (двухпутная линия).

Идея проекта появилась в 1996 г., но до 2023 г. не было консенсуса среди стран региона относительно его реализации. ПредТЭО и ТЭО проекта были разработаны за счет средств китайской стороны китайскими проектными организациями.

Трехстороннее межправительственное соглашение о сотрудничестве в совместном продвижении проекта железной дороги Китай — Кыргызстан — Узбекистан было подписано 6 июня 2024 г. в Пекине. В сентябре 2024 г. было создано совместное предприятие (ОсОО «Железнодорожная компания «Китай — Кыргызстан — Узбекистан») по строительству и эксплуатации железной дороги. Формат реализации проекта — совместное коммерческое партнерство, такой формат близок к трансграничному ГЧП. Аналогичным образом был ранее реализован проект строительства скоростной железной дороги Китай — Лаос, соединившей Куньмин и Вьентьян.

27 декабря 2024 г. и 29 апреля 2025 г. состоялись торжественные церемонии закладки «первого камня» строительства и старта строительства мостов и тоннелей.

Стоимость проекта составляет 4,7 млрд долл., из которых большую часть профинансирует Китай:

- 2,35 млрд долл. (50%) — некоммерческий кредит, предоставленный китайским Экспортно-импортным банком и Государственным банком развития Китая;
- 2,35 млрд долл. (50%) внесет совместное предприятие, в котором 51% будет принадлежать Китаю (1 198,5 млн долл.), 24,5% — Кыргызстану (575,75 млн долл.), 24,5% — Узбекистану (575,75 млн долл.).

Для реализации проекта привлечены китайские компании железнодорожного строительства, сооружения мостов и тоннелей, поставок подвижного состава, использования оборудования и материалов, найма персонала и т.д. В частности, проектирование и строительство железной дороги осуществляют Китайская корпорация по строительству железных дорог (CRCC) и Китайские международные железные дороги (CRI).

Дополнительным фактором выступает несовместимость стандартов колеи, используемых в Китае (1 435 мм) и Кыргызстане и Узбекистане (1 520 мм). В качестве пункта смены ширины колеи и перегрузки определена станция Макмал в Кыргызстане. Таким образом, 167,5 км протяженности дороги на территории Кыргызстана будут иметь ширину колеи 1 435 мм.

Преимущества проекта для Кыргызстана: повышение транспортной связанности в стране, увеличение транзитных доходов, а также развитие внутренней транспортной связанности северных и южных регионов страны. Кроме того, новый трансграничный коридор позволит запустить контейнерные перевозки между Китаем и Узбекистаном по кратчайшему расстоянию.

Преимущества проекта для Узбекистана: улучшение логистических возможностей для торговли с Китаем, а также укрепление статуса страны транзита, реализация потенциала развития контейнерных перевозок, объем которых может возрасти к 2030 г. в пять раз с нынешних 100 тыс. ДФЭ до 500 тыс. ДФЭ.

Для Китая, Кыргызстана и Узбекистана ККУ может играть роль экономического коридора, поскольку вдоль него начнут разрабатываться и добываться ресурсы, а также создаваться новые бизнесы. Вдоль железной дороги расположены крупные месторождения меди, железной руды, золота, сурьмы и угля.

Развитие железнодорожной сети окажет влияние на многие отрасли экономики Кыргызстана и Узбекистана через снижение транспортных издержек и мультипликативные эффекты.

Важна роль проекта в решении экологических и климатических проблем. Коридор должен переключить часть грузопотока, перевозимого в настоящее время автомобилями, между Китаем и странами Центральной Азии на более экологически чистый железнодорожный транспорт.

Проект способствует реализации для всей Центральной Азии эффекта транспортного перекрестка за счет стыковки коридора ККУ с другими региональными коридорами, как действующими, в частности, МТК «Север — Юг», ТМТМ, коридором Таджикистан — Узбекистан — Туркменистан, так и перспективными, в т.ч. с будущим Трансафганским железнодорожным коридором, который откроет выход к морским портам Южной Азии.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. МЕТОДОЛОГИЯ ФОРМИРОВАНИЯ ОБСЕРВАТОРИИ ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КАРКАСА

Понятие и структура

Обсерватория Евразийского транспортного каркаса — аналитический инструмент, направленный на мониторинг и систематизацию 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.

Обсерватория формируется и обновляется на основании разносторонней информации, полученной из открытых источников по принципу «снизу вверх». Открытыми источниками выступают национальные и международные программы развития транспорта, пресс-релизы, экспертные оценки и иная информация, размещенная в открытом доступе в сети Интернет.

Программный инструментарий, используемый для формирования и актуализации Обсерватории, — MS Excel.

Горизонт планирования, принятый в Обсерватории, — 10 лет, в нее включены проекты, которые реализуются или запланированы к реализации до 2035 г.

Актуализация проектов, включенных в Обсерваторию, осуществляется один раз в год.

В базу данных включена следующая информация.

1. **Наименование проекта** — в соответствии с названием, зафиксированным в национальных или международных программах и планах развития.

2. **География** — страна Евразии, в которой реализуется проект. Для трансграничных проектов указываются наименования всех участвующих стран.

3. **Коридор Евразийского транспортного каркаса** — коридор или коридоры, на участках которых реализуется проект.
4. **Коридор ЦАРЭС** — коридор или коридоры Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества, на участках которых реализуется проект.

5. **Вид транспорта** — отнесение проекта к тому или иному виду основной или вспомогательной транспортной инфраструктуры.

6. **Группа проектов** — отнесение проекта к одной из трех групп по признаку его роли в развитии конкретного евразийского коридора (непосредственной или опосредованной).

7. **Описание проекта**, роль в развитии Евразийского транспортного каркаса — краткая характеристика проекта с указанием его основных характеристик: протяженности участков, пропускной способности и других количественных и качественных критериев. Также в описание может входить история появления проекта и перечень инвесторов, включая частные компании и международные банки развития.

8. **Стоимость проекта** в национальной валюте.

9. **Стоимость проекта**, млн долл. США, в том числе за счет средств:

   9a — национального бюджета;

   9b — частных инвесторов;

   9c — национальных и международных финансовых институтов.

10. **Признак ГЧП** — если проект реализуется с использованием механизма государственно-частного партнерства. В случае трансграничного ГЧП в данном столбце указывается «ТГЧП».

11. **Статус реализации проекта** — указывается текущая (реализуется) или перспективная стадия (готовится проектная документация, в стадии планирования и др.).

12. **Год начала проекта** — это год, когда запущена его практическая реализация, например, начались предпроектные изыскания и полевые работы.

13. **Год ожидаемого завершения** — год сдачи объекта в эксплуатацию, предусмотренный технико-экономическим обоснованием, национальной программой и др.

14. **Инициатор проекта** — национальная или региональная организация, бизнес, группа правительств, выступившие с инициативой реализации проекта и начавшие соответствующие переговоры.

15. **Участники проекта** — компании и организации, которые осуществляют работы по реализации проекта (строительству или модернизации инфраструктуры и др.).

16. **Ожидаемый результат** — конечные эффекты, которые могут быть получены при реализации проекта для конкретной страны и/или региона, транспортного коридора.

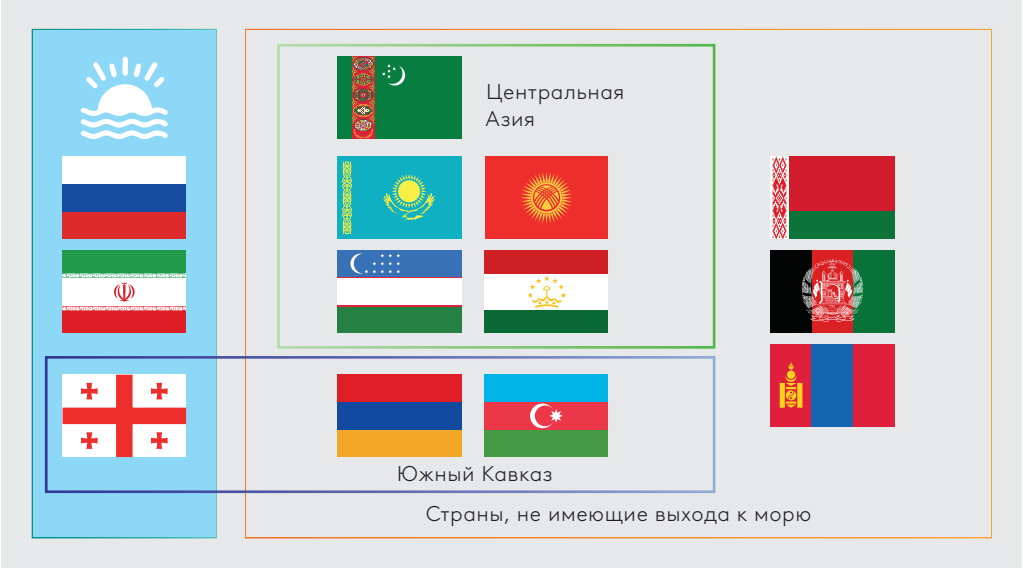
17. **Примечания** — дополнительная информация по проекту или используемые допущения и оговорки, например, в отношении сроков реализации проектов или их стоимости (в случае если дана ее экспертная оценка).

Исключения из Обсерватории

1. Обсерватория не включает уже реализованные проекты и сданные в эксплуатацию объекты транспортной инфраструктуры.
2. Обсерватория не включает проекты, связанные с развитием городского транспорта, городских дорог и другой муниципальной инфраструктуры, за исключением объектов, образующих транспортные узлы и имеющих принципиальное значение для развития магистральных перевозок.
3. Не включаются проекты развития транспортной инфраструктуры за пределами Евразийского региона. Исключение составляют только трансграничные проекты, реализуемые совместно (например, проект железнодорожного коридора ККУ).

География

Обсерватория содержит сведения о проектах развития транспортной инфраструктуры в 13 странах Евразийского региона (рисунок 41). Все эти государства полностью или частично находятся в зависимости от своего внутриконтинентального положения и вследствие этого заинтересованы в повышении транспортной связанности друг с другом и с мировыми рынками. Эти страны также играют значимую роль в развитии евразийского наземного транзита грузов на направлениях восток — запад и север — юг.



← **Рисунок 41. Страны, инфраструктурные проекты которых включены в Обсерваторию Евразийского транспортного каркаса**

Источник: ЕАБР.

Из 13 стран, включенных в Обсерваторию, 10 не имеют выхода к морю (Азербайджан, Армения, Афганистан, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Монголия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан).

Коридоры Евразийского транспортного каркаса

В Обсерваторию включаются проекты развития следующих международных транспортных коридоров (их классификация и описание приведены в докладе «Евразийский транспортный каркас» (Винокуров и др., 2024)).

- **Северный евразийский коридор**, в состав которого входит Транссибирская железнодорожная магистраль с ответвлениями на Монголию и Китай;
- **Центральный евразийский коридор**, в состав которого входит международный автодорожный маршрут Европа — Западный Китай;
- **МТК ТРАСЕКА**, в состав которого входит инфраструктура ТМТМ;
- **Южный евразийский коридор**, соединяющий Южную и Западную Азию;
- **МТК «Север — Юг»**, в состав которого входит автодорожный коридор «Север — Юг», связывающий Республику Армения с Грузией, Россией и Ираном;
- **железнодорожный маршрут ЕАТС 9** (железнодорожный коридор «Центр — Юг») и **автодорожный маршрут 3е**, обеспечивающие подходы к российским портам Азово-Черноморского бассейна (АЧБ);
- **автодорожный маршрут ЕАТС 3а**, проходящий в направлении восток — запад и обеспечивающий связь МТК «Север — Юг» с автодорожным маршрутом 3е на участке Волгоград — Каменск-Шахтинский (совпадает на участке Волгоград — Астрахань с МТК «Север — Юг», а на участке Бейнеу — Нукус — Бухара — Навои — Самарканд — Ташкент — Шымкент с МТК ТРАСЕКА);
- **автодорожный маршрут ЕАТС 9**, обеспечивающий связь между Россией, Монголией и Китаем (СУАР) и совпадающий с автодорожным маршрутом АН3 сети Азиатских шоссейных дорог.

Трассировка коридоров и маршрутов Евразийского транспортного каркаса приведена в Приложении 2.

Коридоры ЦАРЭС

Коридоры и маршруты Евразийского транспортного каркаса на значительной протяженности в Центральной Азии, на Южном Кавказе и в Монголии совпадают с коридорами Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС). Поэтому каждый инфраструктурный проект, реализуемый на этой территории, привязывается к соответствующему коридору ЦАРЭС. В рамках Программы ЦАРЭС с 2009 г. создан свой Механизм измерения и мониторинга

эффективности транспортных коридоров (CPMM), позволяющий оценить прогресс в области как жесткой, так и мягкой инфраструктуры (CAREC, 2022). Коридоры ЦАРЭС включают:

- ЦАРЭС 1: Европа — Восточная Азия
- ЦАРЭС 2: Европа — Средиземноморье — Восточная Азия
- ЦАРЭС 3: Российская Федерация — Ближний Восток и Южная Азия
- ЦАРЭС 4: Российская Федерация — Восточная Азия
- ЦАРЭС 5: Восточная Азия — Ближний Восток и Южная Азия
- ЦАРЭС 6: Европа, Ближний Восток и Южная Азия.

Виды транспорта

Все проекты развития Евразийского транспортного каркаса распределены по следующим видам транспорта.

1. **Железнодорожный** — все проекты развития магистральных железных дорог, мостов и тоннелей, железнодорожных узлов и сортировочных станций. Железнодорожные контейнерные терминалы отнесены к категории «Транспортно-логистические центры», а железнодорожные пункты пропуска — к категории «Пункты пересечения границы».
2. **Автодорожный** — все проекты развития дорог, тоннелей и мостов, транспортных развязок, за исключением проектов по оборудованию автотрасс шумопоглощающими щитами и постоянным освещением. При этом международные автомобильные пункты пропуска отнесены к категории «Пункты пересечения границы».
3. **Морские порты** — проекты развития акватории, подходных каналов, грузовых районов, перегрузочного оборудования и иной инфраструктуры.
4. **Речные порты** — проекты развития подходных каналов, грузовых районов, перегрузочного оборудования и иной инфраструктуры на внутренних водных путях.
5. **Аэропорты** — проекты развития грузовых терминалов международных аэропортов.
6. **Склады и транспортно-логистические центры** — все проекты логистических центров, сухих портов, контейнерных терминалов, мультимодальных и многофункциональных логистических комплексов.
7. **Пункты пересечения границы** — международные автомобильные пункты пропуска (МАПП) и железнодорожные пункты пропуска (ЖДПП).

Группы проектов

Проекты разделены на три группы в соответствии с их ролью в развитии коридора и повышении его пропускной и провозной способности.

В **первую группу (A)** включены проекты, направленные на **устранение** на основных участках коридора **недостающих звеньев и критических узких мест транспортной инфраструктуры**, препятствующих развитию сквозных международных перевозок грузов и транзита уже в настоящее время (рисунок 42).

Вторая группа (B) представлена проектами, реализация которых будет направлена на **улучшение качественных характеристик инфраструктуры на основных маршрутах коридора и развитие** дублирующих (альтернативных) элементов транспортной инфраструктуры. Строительство, реконструкция или модернизация альтернативных участков автомобильных и железных дорог и других объектов инфраструктуры позволяют высвободить часть пропускных способностей на главных участках коридора. Результатом реализации этих проектов становится повышение скоростей движения транспортных средств и сокращение времени доставки грузов.

Третья группа проектов **(C)** — **строительство, реконструкция, модернизация и развитие примыканий к транспортному коридору и ответвлений от него**, обеспечивающих его сопряжение с другими международными транспортными коридорами и маршрутами. Эти проекты способствуют реализации эффектов сопряжения и привлечению дополнительных грузопотоков.

Номер группы проекта не определяет его приоритетность. Установление приоритетности — прерогатива национальных правительств стран Евразийского региона.

↓ **Рисунок 42. Классификация инвестиционных проектов развития коридоров**

Источник: ЕАБР.

Статус проектов

В Обсерватории указывается год начала реализации проекта, год его планируемого завершения, статус проекта. Проекты учитываются согласно публичной информации — программам и планам развития транспорта и инфраструктуры, принятым на национальном или региональном уровне.

Дополнение новыми проектами и отслеживание статуса реализуемых проектов проводится на ежегодной основе. Полностью реализованные проекты (сданные в эксплуатацию объекты транспортной инфраструктуры) исключаются из Обсерватории. Для некоторых проектов, находящихся в стадии обсуждения или переговоров, планируемые даты начала и завершения указаны ориентировочно. Для проектов, статус которых неизвестен, работы не ведутся или приостановлены, указан последний год диапазона — 2035 г. Данные о сроках реализации являются предметом мониторинга и актуализации.

Для удобства анализа статус проектов определяется следующим образом:

- «в процессе реализации» — проекты, реализация которых осуществляется в текущем году;
- «планируемые» — проекты, находящиеся в стадии обсуждения или переговоров с заинтересованными участниками, правительственные инициативы. В эту категорию попадают все проекты, по которым еще не начата разработка технико-экономических обоснований;
- «готовится проектная документация» — проекты, по которым осуществляется разработка ТЭО и предварительных ТЭО, проектно-сметной документации;
- «n.a.» — проекты, о стадии реализации которых нет достоверной информации или имеющаяся в открытом доступе информация устарела.

Стоимость проекта

Для всех проектов используется одна единица измерения стоимости — доллар (долл.). Для проектов, реализуемых на национальном уровне и включенных в соответствующие программы и планы развития, известна стоимость в национальной валюте. Эта величина переведена в доллары по соответствующему курсу на год начала проекта.

Для многих проектов данные о их стоимости не являются публичными. В этих случаях принималась экспертная оценка стоимости проекта. Например, стоимость железнодорожной линии, в зависимости от рельефа местности и количества искусственных сооружений, может определяться путем умножения протяженности

этой линии на стоимость строительства 1 км пути для такого типа местности. В случае когда дана экспертная оценка стоимости реализации проекта, в графе «Примечания» делается соответствующая пометка.

Если в реализации проекта участвуют частный бизнес и/или международные финансовые институты, указывается сумма, которую проект получает из этих источников.

Наличие частного инвестора позволяет классифицировать проект как реализуемый с участием частного сектора. Если при реализации проекта используется механизм ГЧП, соответствующая пометка делается в колонке «Признак ГЧП».

Данные о стоимости проектов обновляются во время ежегодного мониторинга и актуализации базы данных.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2. КОРИДОРЫ ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КАРКАСА

Коридор/ маршрут	Трасса	Соответствие маршрутам ЕАТС, коридорам ОСЖД и сетям категорий Е, АШД (АН) и ТАЖД
Северный евразийский коридор	**Железнодорожный маршрут:** Малашевиче/Тересполь (граница Польши) – Брест – Минск – Москва – Нижний Новгород – Пермь – Екатеринбург – Омск – Новосибирск – Улан-Удэ – Карымская – Владивосток (порт)/Восточный (порт)	ЕАТС 1, ОСЖД 1, ТАЖД, Е20, СЕ20, С45/2, СЕ55
	Ответвления: • Тайшет – Иркутск – Улан-Удэ – Наушки (граница РФ) – Сухэ-Батор (граница Монголии) – Улан-Батор – Замын-Ууд (граница Монголии) – Эренхот (граница Китая) – Пекин – Тяньцзинь (порт), а также Цзинань – Нанкин	ЕАТС 1c, ОСЖД 1e, ТАЖД
	• Карымская – Забайкальск – граница Китая – Харбин – Далянь (и Харбин – Чунцин)	ЕАТС 1d, ТАЖД
	Автодорожный маршрут: Тересполь (граница Польши) – Брест – Минск – Москва – Нижний Новгород — Екатеринбург – Омск – Новосибирск – Красноярск – Иркутск – Улан-Удэ – Чита – Белогорск – Хабаровск – Уссурийск – Владивосток (порт)/Восточный (порт)/Находка (порт)	ЕАТС 1, Е30, АН8, АН6, АН3
	Ответвления: • Улан-Удэ – Иволгинск – Гусиноозерск – Кяхта (граница РФ) – Алтан-Булак/граница/ – Улан-Батор – Дзамын-Удэ/граница/ – Эренхот (граница Китая) – Цзинин – Пекин – Тяньцзинь (порт) и Пекин – Гуаньчжоу – Сюйчжоу – Нанкин	ЕАТС 8, АН3
Центральный евразийский коридор	**Железнодорожный маршрут:** Малашевиче/Тересполь (граница Польши) – Брест – Минск – Москва – Екатеринбург – Курган – Астана – Дружба – Урумчи – Сиань – Чжэнчжоу – Ляньюньган (порт)/Чжэнчжоу – Шанхай (порт)	ЕАТС 2, ОСЖД 1, ТАЖД
	Ответвления: • Екатеринбург – Челябинск – Тарановская – Тобол – Астана	ТАЖД
	Автодорожный маршрут: Тересполь (граница Польши) – Брест – Минск – Москва – Нижний Новгород – Уфа – Челябинск – Курган – Петропавловск – Астана – Алматы – Хоргос – Джинге – Урумчи – Сиань – Ляньюньган (порт)/Шанхай (порт)	ЕАТС 2, Е30, Е125, АН6, АН64, АН7, АН60
	Ответвления: • Петропавловск – Омск – Павлодар – Семипалатинск – Георгиевка – Таскескен – Ушарал – Достык – Алашанькоу – Куйтун – Урумчи	ЕАТС 2b, Е30, Е127, АН60, АН68, АН5
	• Москва – Самара – Уральск – Актобе – Доссор – Макат – Бейнеу – Нукус — Навои – Ташкент – Алматы	ЕАТС 2c, Е30, Е121, Е38, АН60, АН61, АН63

Коридор/ маршрут	Трасса	Соответствие маршрутам ЕАТС, коридорам ОСЖД и сетям категорий Е, АШД (АН) и ТАЖД
	• Челябинск – Керак – Костанай – Астана	ЕАТС 2d, E30, E123, E016, AH7
	• Пермь – Екатеринбург – Курган – Петропавловск	ЕАТС 2e
	• Санкт-Петербург – Москва (ЦКАД) – Казань – Оренбург – Актобе – Кзыл-Орда – Астана – Алматы – Хоргос – Джинге – Урумчи – Сиань – Ляньюньган (порт)	ЕАТС 3g, международный автодорожный маршрут Европа — Западный Китай
Коридор ТРАСЕКА	**Железнодорожный маршрут:** Констанца (порт) – Поти/Батуми (порт) – Тбилиси – Алят (порт) – Актау/Курык (порт) – Бейнеу – Нукус – Учкудук – Навои – Ташкент – Шымкент – Алматы – Достык/ Алтынколь	ЕАТС 3, ОСЖД 10, 6a, 8, 2, 5, E54, E562, E60, E50
	Ответвления: • Алят (порт) – Туркменбаши (порт) – Ашхабад – Туркменабат – Бухара – Навои	ЕАТС 3a, ОСЖД 10, E60, ТАЖД
	• Тбилиси – Садахло – Гюмри – Ереван	ЕАТС 3b, E692, ТАЖД
	• Балыкчи – Бишкек – Луговая	ЕАТС 3c, ТАЖД
	• Ташкент – Канибадам – Андижан	ЕАТС 3d, E692, ТАЖД
	• Стамбул – Эскишехир – Анкара – Сивас – Карс	ЕАТС 3d, E692, ТАЖД
	• Измир (порт) — Эскишехир	ЕАТС 4d, E674, ТАЖД
	• Мерсин (порт)/Искендерун (порт) – Малатья – Догукапи – Гюмри — Садахло – Тбилиси	ЕАТС 3f, E70, E692, E97, ТАЖД
	• Бухара – Карши – Термез – Курган-Тюбе – Куляб	ЕАТС 3L, E695, ТАЖД
	• Карс – Ахалкалаки – Тбилиси	ЕАТС 3 m, E695
	• Ташкент – Ангрен – Пап – Андижан	ЕАТС 3n, E696
	• Бейнеу – Нукус – Учкудук – Бухара – Чарджоу – Серахс – Мешхед – Бафк	ЕАТС 5c, E50, E597, ТАЖД
	• Актау/Курык (порт) – Бейнеу – Макат – Кандыагаш – Никельтау	ЕАТС 6d, E30, E50, E597
	• Ташкент – Бухара – Карши – Ташгузар – Байсун – Кумчуган – Термез – Галаба – Хайратон (граница Афганистана)	ЕАТС 9, ТАЖД, E60, E695
	• Душанбе – Термез	ЕАТС 3e, E695, ТАЖД
	• Макат – Каракалпакия – Учкудук – Навои – Бухара	ЕАТС 9a, E50, E597, ТАЖД
	Автодорожный маршрут: Констанца (порт) – Поти/Батуми (порт) – Тбилиси – Алят (порт) – Актау/Курык (порт) – Бейнеу – Нукус – Бухара – Ташкент – Шымкент – Бишкек – Алматы – Сары-Озек – Хоргос	ЕАТС 4, E68, E60, E121, E40, E60, AH5, AH70, AH63, AH62
	Ответвления: • Стамбул – (порт Хайдарпаша) – Измит (порт Дериндже) – Мерзифон – Рефахие – Гурбулак – Базарган – Эйвогли – Тебриз – Казвин – Тегеран – Семнан – Дамган – Сабзевар – Мешхед	ЕАТС 5, E80, AH1
	• Мерзифон – Самсун (порт) – Трабзон (порт) – Сарп (Турция) – Сарпи (Грузия) – Батуми (порт) – Поти (порт)	ЕАТС 4e, E70, AH5

Коридор/ маршрут	Трасса	Соответствие маршрутам ЕАТС, коридорам ОСЖД и сетям категорий Е, АШД (АН) и ТАЖД
	• Мешхед – Серакс – Теджен – Мары	ЕАТС 5d, Е70, АН5
	• Алят (порт) – Туркменбаши (порт) – Ашхабад – Мары – Бухара	ЕАТС 4f, Е60, АН5
	• Бишкек – Нарын – Торугарт – Кашгар	ЕАТС 4g, Е125, АН61
	• Шымкент – Мерке – Алматы	ЕАТС 4h, АН5
	• Батуми (порт) – Хопа – Карс – Гюмри – Ереван	ЕАТС4j, Е70, АН5
	• Гюмри – Эрзерум	ЕАТС 4L, Е691, Е80
	• Бишкек – Чалдовар – Суусамыр – Джалал-Абад – Узген – Ош	ЕАТС 4p
	• Макат – Бейнеу – Нукус – Бухара – Навои – Самарканд – Ташкент	ЕАТС 3a, Е40, АН70, АН8, АН63, АН5
	• Мазари-Шариф – Пули-Хумри – Нижний Пяндж – Душанбе – Сары-Таш	ЕАТС 5f, Е123, АН60, АН76, АН7, АН65
	• Шерхан-Бандар (Афганистан) – Нижний Пяндж – Душанбе – Вахдат – Джиргаталь (Таджикистан) – Карамык (Кыргызстан)	ЕАТС 5g, Е123, АН60, АН7, АН65
	• Термез – Сарыасия – Душанбе – Вахдат – Куляб – Хорог – Мургаб – Кульма – Карасу (Китай)	ЕАТС 5h, Е60, Е009, Е008, АН65, АН66, АН4
	• Ташкент – Ойбек – Худжанд – Канибадам – Андархан – Коканд	ЕАТС 5k, Е006, АН7
	• Ташкент – Ойбек – Худжанд – Душанбе – Курган-Тюбе – Нижний Пяндж – Шерхан-Бандар (Афганистан)	ЕАТС 5L, АН7
	• Хисарону (Филиос) – Чайкума – развязка Зонгулдак – Деврек – Менген – Гереде – Анкара – Аксарай – Позанты – Мерсин (порт)	ЕАТС 5N, Е89, Е90, Е982
Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ)[2]	**Железнодорожный маршрут:** Стамбул – Эскишехир – Анкара – Сивас – Карс – Ахалкалаки – Тбилиси – Алят (порт) – Актау/Курык (порт) – Бейнеу – Шымкент – Алматы – Достык – Дружба/ Алашанькоу	ЕАТС 3d, ОСЖД 10, Е692, Е50, ТАЖД
	Ответвления: • Алматы – Алтынколь/Хоргос	
	• Тбилиси – Батуми (порт)/Поти (порт)	ЕАТС 3, ОСЖД 10, Е60, ТАЖД
	• Измир (порт) – Эскишехир	ЕАТС 4d, Е674, ТАЖД
Южный евразийский коридор	**Железнодорожный маршрут:** Драгоман – София – Свиленград – Капикуле – Стамбул – Эскишехир – Анкара – Малатья – Капикой – Рази – Казвин – Тегеран – Серахс – Мары – Туркменабат – Навои – Ташкент – Шымкент – Алматы	ЕАТС 4, ОСЖД 6, 10, Е70, Е60, Е50, ТАЖД
	Ответвления: • Тегеран – Кум – Мейбод – Язд – Бафгх – Керман – Захедан – Мирджавех (граница Ирана) – Кох-и-Тафтан (граница Пакистана) – Далбандин – Спезанд – Рохри – Хайдарабад – Карачи (порт) – Рохри – Лахор – Равалпинди – Исламабад – Пешавар	ЕАТС 4c, ТАЖД

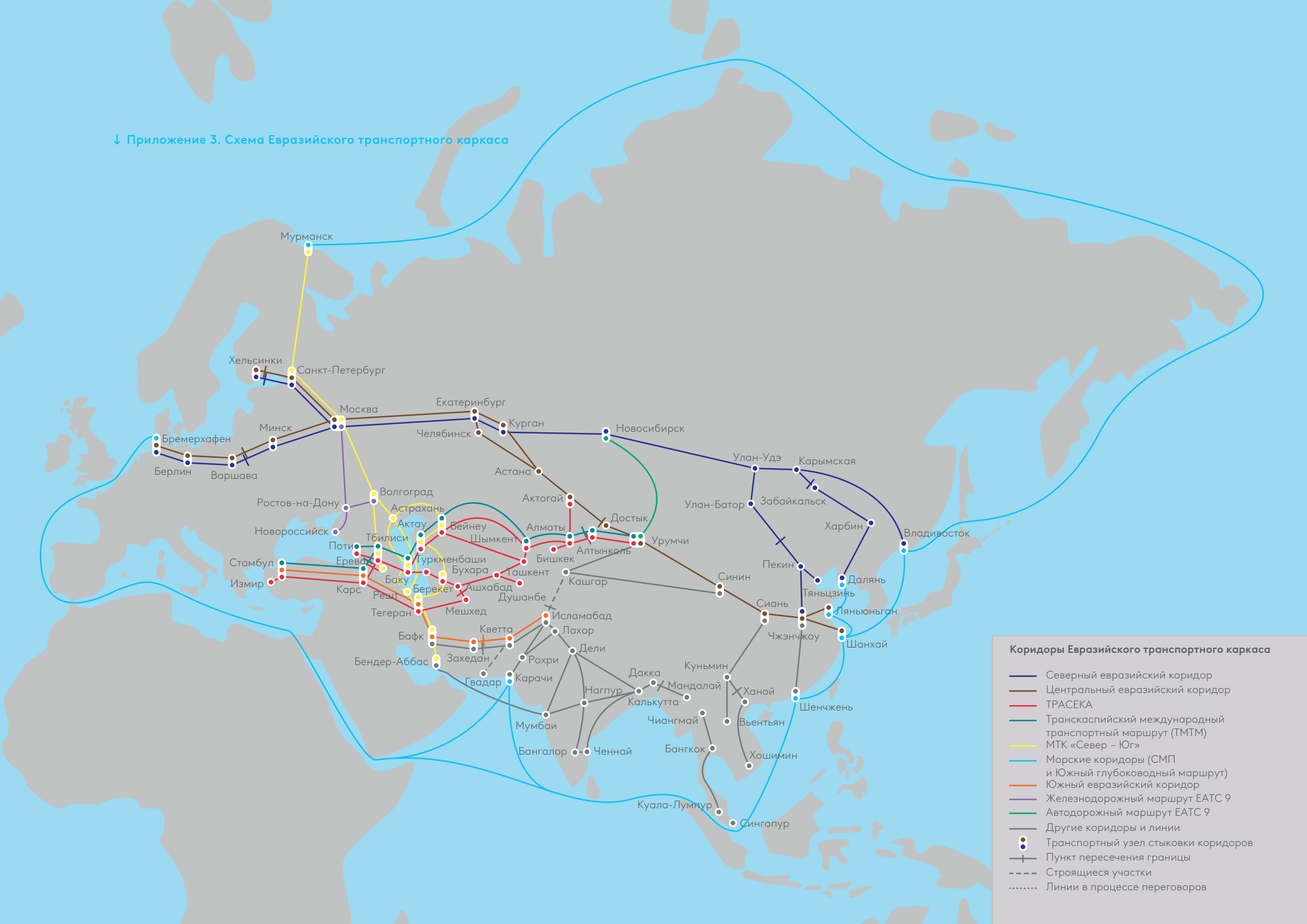
[2] Является частью МТК ТРАСЕКА.

Коридор/ маршрут	Трасса	Соответствие маршрутам ЕАТС, коридорам ОСЖД и сетям категорий Е, АШД (АН) и ТАЖД
	• Измир (порт) — Эскишехир	ЕАТС 4d, Е674, ТАЖД
	• Мерсин – Адана – Малатья	ЕАТС 4a, Е97, ТАЖД
	Автодорожный маршрут: Стамбул (порт Хайдарпаша) – Измит (порт Дериндже) – Мерзифон – Рефахие – Гурбулак – Базарган – Эйвогли – Тебриз – Казвин – Тегеран – Семнан – Дамган – Сабзевар – Мешхед – Догарун – Ислам-Кала – Герат – Мазари-Шариф – Термез – Гузар – Самарканд – Бекабад – Ойбек – Худжанд – Канибадам – Андархан – Коканд – Андижан – Ош – Сары-Таш – Иркештам – Кашгар – Урумчи – Сиань – Ляньюньган (порт)/Шанхай (порт)	ЕАТС 5, Е80, Е60, Е006, АН1, АН5, АН85, АН77, АН65
	Ответвления: • Тегеран – (Савех – Салафчеган) – Кум – Язд – Анар – Керман – Захедан – Мирджавех – Далбандин – Мастунг – Бела – Карачи – Хайдарабад – Суккур – Бахавалпур – Мултан – Окара – Лахор – Хариан – Равалпинди – Хасанабдал – Мансехра – Бешам – Чилас – Гилгит – Кунджераб (пакистанско-китайская граница) – Такскорган – Кашгар	ЕАТС 5a, АН2
	• Мазари-Шариф – Пули-Хумри – Кабул – Джелалабад – Торхам – Пешавар – Мансехра – Бешам – Чилас – Гилгит – Кунджераб (пакистанско-китайская граница) – Такскорган – Каши (Кашгар)	ЕАТС 5e, АН76, АН7, АН1
	• Карачи – Бела – Вад – Калат – Кветта – Чаман – Кандагар – Герат – Ислам-Кала – Сангбаст – Серахс – Теджен	ЕАТС 5p
	• Герат – Кандагар – Чаман – Кветта – Зхоб – Пешавар – Исламабад	ЕАТС 5q
МТК «Север — Юг»	**Железнодорожный маршрут:** Вайниккала (граница Финляндии) – Лужайка (граница РФ) – Бусловская – Санкт-Петербург (порт) – Волгоград – Астрахань (порт)/Оля (порт) – Анзали (порт) – Решт – Казвин – Тегеран – Кум – Мейбод – Бафх – Бендер-Аббас (порт)	ЕАТС 5, ОСЖД 11, Е10, Е99, Е50, ТАЖД
	Ответвления: • Астрахань (порт) – Самур – Ялама – Баку – Астара (Азербайджан) – Астара (Иран) – Решт	ЕАТС 5b, ОСЖД 11, Е60, Е694, ТАЖД
	• Астрахань (порт) – Аксарайская – Ганюшкино – Макат – Бейнеу – Болашак – Ашхабад – Серахс – Мешхед – Бафх	ЕАТС 5c, ОСЖД 8, 10, 6, Е50, Е597, ТАЖД
	• Болашак – Инче-Бурун – Тегеран	ОСЖД 6
	• Тегеран – Кум – Арак – Ахваз – Бендер-Эмам (порт)	ЕАТС 5e, ТАЖД
	• Бафх – Керман – Фарадж – Чабахар (порт)	ЕАТС 5g, ТАЖД
	• Мурманск (порт) – Санкт-Петербург	ЕАТС 5h
	Автодорожный маршрут: Ваалимаа – (граница РФ) – Торфяновка – Санкт-Петербург – Москва – Волгоград – Астрахань/Оля (порт) – Анзали (порт) – Казвин – Тегеран – Бендер-Аббас (порт)	ЕАТС 6, Е105, Е119, Е40, АН8, АН1, АН2, АН70

Коридор/ маршрут	Трасса	Соответствие маршрутам ЕАТС, коридорам ОСЖД и сетям категорий Е, АШД (АН) и ТАЖД
	Ответвления: • Мурманск (порт) – Петрозаводск – Санкт-Петербург (порт)	ЕАТС 7, E105
	• Астрахань (порт)/Оля (порт) – Самур – Ялама – Баку (порт) – Астара (Азербайджан) – Астара (Иран) – Казвин – Тегеран	ЕАТС 6a, E119, AH8
	• Астрахань (порт) – Амирабад (порт) – Сари	ЕАТС 6b, AH70
	• Астрахань (порт) – Оля (порт) – Актау (порт) – Бейнеу	ЕАТС 6c, E121, AH70
	• Казвин – Савех – Ахваз – Бендер-Эмам (порт)	ЕАТС 6d, AH8
	• Эсердар – Гудуролум – Инче-Бурун – Горган – Сари – Семнан – Дамган – Язд – Анар – Бендер-Аббас (порт)	ЕАТС 6f, E121, AH70
	• Астрахань – Атырау (порт) – Макат – Бейнеу – Актау (порт) – Туркменбаши (порт) – Ашхабад – Теджен – Серахс – Серакс – Мешхед – Биржанд – Небандан – Даштак — Захедан – Чабахар (порт)	ЕАТС 6g, E40, E121, E60, AH70, AH5, AH75
	• Волгоград – Владикавказ – Нижний Пяндж – Тбилиси – Садахло – Ереван – Ерасх – Горис – Капан – Мегри (Агарак) – Нурдуз – Джолфа (Иран) – Тебриз	ЕАТС 3d и ЕАТС 4a, E117, AH82
Другие коридоры и маршруты	**Железнодорожный маршрут ЕАТС 9** Вайниккала (граница Финляндии) – Лужайка (граница РФ) – Бусловская – Москва – Рязань – Ростов-на-Дону – Краснодар – Новороссийск	ЕАТС 9, ОСЖД 11a, E10, E99
	Ответвления: • Ростов-на-Дону – Волгоград – Баскунчак – Аксарайская	ЕАТС 9b, E99, E50
	• Волгоград – Тихорецкая – Краснодар	ЕАТС 9d
	Автодорожный маршрут ЕАТС 3e Москва – Ефремов – Воронеж – Ростов-на-Дону – Краснодар – Новороссийск (порт) – Кавказ (порт) – Самсун (порт) – Поти/Батуми (порт) – Бургас (порт)	ЕАТС 3e, E115, E97
	Автодорожный маршрут ЕАТС 9 Новосибирск – Барнаул – Бийск – Горно-Алтайск – Ташанта – Улан-Байшинт – Улгий – Ховд – Ярант – граница (749 км) – Цзиньхэ – Каратунгу – Ертай – Цзянцзюньмяо – Сиди – Мицюань – Урумчи	ЕАТС 9, AH4

Источник: ЕАБР, ЕЭК ООН.

↓ Приложение 3. Схема Евразийского транспортного каркаса



СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Винокуров, Е., Ахунбаев, А., Шашкенов, М., Забоев, А. (2021) *Международный транспортный коридор «Север — Юг»: создание транспортного каркаса Евразии*. Доклады и рабочие документы 21/5. Алматы, Москва: Евразийский банк развития. Доступно на: https://eabr.org/analytics/special-reports/mezhdunarodnyy-transportnyy-koridor-sever-yug-sozdanie-transportnogo-karkasa-evrazii-/ (Просмотрено 27 мая 2026).

Винокуров, Е., Амангелды, С., Ахунбаев, А., Забоев, А., Кузнецов, А., Малахов, А. (2024) Евразийский транспортный каркас. Доклады и рабочие документы 24/6. Алматы: Евразийский банк развития. Доступно на: https://eabr.org/analytics/special-reports/evrazijskij-transportnyj-karkas/ (Просмотрено 27 мая 2026).

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. Доступно на: https://eabr.org/analytics/special-reports/eurasian-transport-network-projects-observatory-and-interactive-map/ (Просмотрено 27 мая 2026).

Евростат/ ЕЭК ООН / МТФ ОЭСР (2019) Глоссарий по статистике транспорта. Пятое издание. Доступно на: https://unece.org/sites/default/files/2022-07/1906430_R_light.pdf (Просмотрено 27 мая 2026).

CAREC (2022) *CAREC Transport Strategy 2030*. Available at: https://www.carecprogram.org/uploads/CAREC-Transport-Strategy-2030-1.pdf (Accessed April 22, 2026).

CAREC Institute (2025) *CAREC Corridor Performance Measurement and Monitoring*. Available at: https://www.carecprogram.org/uploads/CAREC-Transport-Strategy-2030-1.pdf (Accessed April 22, 2026).

EC (2014) The planning methodology for the trans-European transport network. Available at: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013SC0542 (Accessed April 22, 2026).

UNECE (2018) International Transport Infrastructure Observatory. Available at: https://unece.org/DAM/trans/doc/2018/itc/ECE-TRANS-2018-4e.pdf (Accessed April 22, 2026).

UNECE (2020) *Euro-Asian Transport Linkages. Operationalisation of Inland Transport between Europe and Asia*. Available at: https://unece.org/DAM/trans/doc/2019/wp5/ECE-TRANS-265e_re.pdf (Accessed April 22, 2026).

UNESCAP (2013) *Intergovernmental Agreement on Dry Ports*. Available at: https://www.unescap.org/sites/default/d8files/2022-02/EN_IntergovernmentalAgreement_Dry_Ports_Consolidated2022.pdf (Accessed April 22, 2026).

World Bank (2023) *Middle Trade and Transport Corridor. Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030*. Available at: https://thedocs.worldbank.org/en/doc/6248f697aed4be0f770d319dcaa4ca52-0080062023/original/Middle-Trade-and-Transport-Corridor-World-Bank-FINAL.pdf (Accessed April 22, 2026).

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

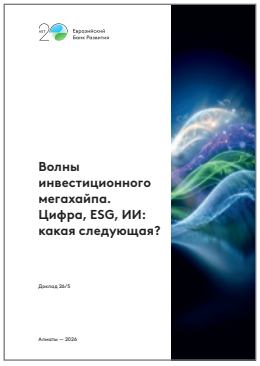
ВВП	валовой внутренний продукт
ГИС	геоинформационная система
ГЧП	государственно-частное партнерство
ЕАБР	Евразийский банк развития
ЕАЭС	Евразийский экономический союз
ЕС	Европейский союз
ЕЭК	Евразийская экономическая комиссия
ЕЭК ООН	Европейская экономическая комиссия ООН
ЖДПП	железнодорожный пункт пропуска
ККУ	железнодорожный коридор Китай — Кыргызстан — Узбекистан
МАПП	международный автомобильный пункт пропуска
МБР	многосторонний банк развития
МТК	международный транспортный коридор
ПИИ	прямые иностранные инвестиции
СП	совместное предприятие
СУАР	Синьцзян-Уйгурский автономный район Китая
США	Соединенные Штаты Америки
ТАЖД	Транс-Азиатская железная дорога
ТАТ	транспортный коридор Таджикистан — Афганистан — Туркменистан
ТЛЦ	транспортно-логистический центр
ТМТМ	Транскаспийский международный транспортный маршрут (Срединный коридор)
ТРАСЕКА	транспортный коридор Европа — Кавказ — Азия
ТЭО	технико-экономическое обоснование
ЦАРЭС	Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество
ЭСКАТО ООН	Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана
BRI	Belt and Road Initiative (Инициатива «Пояс и Путь»)
CRBC	China Road and Bridge Corporation (Китайская компания по строительству дорог и мостов)
CRCC	China Railway Construction Corporation (Китайская корпорация по строительству железных дорог)
CRI	China Railway International (Китайские международные железные дороги)
TEN-T	Trans-European Transport Network (Трансъевропейская транспортная сеть)
%	процент
г.	год
гг.	годы
долл.	доллар
км	километр
м	метр
млн	миллион
млрд	миллиард
трлн	триллион
тыс.	тысяча

Аналитика на сайте ЕАБР

Макроэкономический прогноз
(RU/EN)

Макроэкономический прогноз 2026–2028

В аналитическом материале представлен анализ экономического развития государств — участников Банка в начале 2026 г. и прогноз основных макроэкономических показателей до конца 2026 г. и на 2027–2028 гг.



Доклад 26/5
(RU/EN)

Волны инвестиционного мегахайпа. Цифра, ESG, ИИ: какая следующая?

В докладе проанализированы технологические инвестиционные бумы и возможные новые волны на 20-летнем горизонте: биотех, роботы, космос, VR, накопители энергии и климатическая адаптация. Отдельный акцент — инвестиции в биотех и долголетие как ответ на вызовы рынка труда.

Доклад 26/4
(RU/EN)

Энергетика Центральной Азии: модернизация энергетического сектора и энергопереход

Как обеспечить надежность и чистоту энергетики Центральной Азии? Ответ — в стратегии «Среднего пути». Доклад обосновывает модель модернизации, объединяющую потенциал зеленой энергии, надежность традиционных мощностей и преимущества региональной интеграции.

Доклад 26/3
(RU/EN)

Образовательные инициативы многосторонних банков развития как инструмент укрепления потенциала стран

В докладе рассматриваются образовательные инициативы МБР (академии, институты, обучающие программы), проанализированы их цели, модели управления и финансирования, направления обучения и другие особенности, представлены долгосрочные перспективы развития образовательных инициатив МБР.

Доклад 26/2
(RU/EN)

Евразийский регион и страны-партнеры из Азии: анализ инвестиционных потоков на основе Мониторинга взаимных инвестиций ЕАБР

Доклад содержит детальные сведения о масштабах, динамике, географической и отраслевой структуре взаимных прямых иностранных инвестиций стран Азии и стран Евразийского региона за период с 2016 г. по первое полугодие 2025 г., а также ключевых трендах инвестиционного сотрудничества.

Доклад 26/1
(RU/EN)

Сотрудничество многосторонних банков развития в развивающихся странах: новые возможности

В докладе рассматриваются семь перспективных направлений для сотрудничества МБР: 1) мобилизация капитала, 2) рынки капитала, 3) национальные валюты, 4) экспертиза в области проектов, 5) объединение знаний, 6) техническое содействие, 7) трансграничные проекты.

Доклад 25/15
(RU/EN)

Китай и Евразийский регион: анализ инвестиционных потоков на основе Мониторинга взаимных инвестиций ЕАБР

Доклад содержит детальные сведения о масштабах, динамике, географической и отраслевой структуре накопленных взаимных прямых иностранных инвестиций между Китаем и странами Евразийского региона за период с 2016 г. по первое полугодие 2025 г.

Доклад 25/14
(RU/EN)

Инвестиционное сотрудничество в Евразийском регионе на основе Мониторинга взаимных инвестиций ЕАБР

Доклад содержит детальные сведения о масштабах, динамике, географической и отраслевой структуре взаимных прямых иностранных инвестиций стран Евразийского региона за период с 2016 г. по первое полугодие 2025 г., а также ключевых трендах инвестиционного сотрудничества.

Рабочий документ 25/13
(RU)

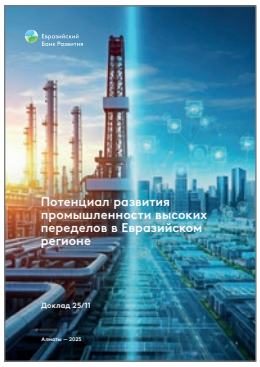
Персидский залив: мониторинг макроэкономики и финансов

В мониторинге ЕАБР проанализированы экономики шести стран Персидского залива, оценены среднесрочные тенденции: рост ВВП, инфляция, долговая устойчивость, бюджетная и денежно-кредитная политики.

Доклад 25/12
(RU/EN)

Складская инфраструктура Евразийского региона: возможность десятилетия

В докладе представлен анализ текущего состояния сектора складирования, хранения и сортировки в Евразийском регионе, изучены основные факторы, влияющие на его развитие, а также дана детальная прогнозная оценка потребностей в складской инфраструктуре в регионе в перспективе до 2040 г.



Доклад 25/11
(RU/EN)

Потенциал развития промышленности высоких переделов в Евразийском регионе

Переход к производству продукции высоких переделов может стать мощным драйвером экономического роста региона. В исследовании определены приоритетные отрасли промышленности и узкие ниши для каждой страны, а также представлены оценки экспортного потенциала и потенциала импортозамещения.

Рабочий документ 25/9
(RU/EN)

Ловушка среднего дохода: что делать с гипотезой, у которой нет общепризнанной формулировки?

Исследование показывает, что разнообразие трактовок «ловушки среднего дохода» мешает понять, попала ли экономика в нее. При этом выявлены факторы перехода к высокому доходу: стабильная макроэкономика, инновационность, сильные институты и благоприятная демография.

Доклад 25/8
(RU/EN)

Инвестиции в будущее: проекты международных финансовых организаций в Евразии

В докладе проанализированы 10 фундаментальных трендов несуверенного финансирования международных финансовых организаций в Евразийском регионе и сформулирован ряд предложений для более активных и диверсифицированных инвестиций МФО в проекты развития.

Доклад
(RU/EN)

Оценка торговых и инвестиционных отношений между Индией и Центральной Азией: извлечение экономических выгод

В совместном докладе представлены комплексный анализ текущего состояния и перспектив развития двусторонних торговых и инвестиционных отношений между Индией и Центральной Азией, а также рекомендации по углублению сотрудничества.

Доклад
(RU/EN)

Будущее исламского финансирования в Центральной Азии

Доклад, подготовленный ЕАБР совместно с Исламским банком развития (ИБР) и Институтом Исламского банка развития (ИИБР) при участии Группы Лондонской фондовой биржи.

Рабочий документ 25/6
(RU/EN)

Модель макроэкономического анализа и прогнозирования экономики Узбекистана

В рабочем документе представлены результаты разработки модели для макроэкономического анализа и прогнозирования экономики Узбекистана. Благодаря интеграции новой модели в модельный комплекс ЕАБР становится возможным более точное и комплексное прогнозирование экономического развития региона операций Банка.

EDB DIGITAL ACADEMY

Онлайн-платформа Академии ЕАБР

На платформе вы можете:

- пройти онлайн-курсы и подать заявку на участие в очных мероприятиях Академии ЕАБР
- изучать актуальные материалы по темам проектного финансирования, отраслевого развития, деятельности международных финансовых организаций и т.д.
- стать частью сообщества профессионалов

Партнерство для развития: как извлечь наибольшую пользу из сотрудничества с многосторонними банками развития

Курс посвящен системе многосторонних банков развития (МБР). Вы узнаете, зачем создаются МБР, как они работают, в чем их польза для стран и общества. Освоите новые инструменты и подходы эффективной работы с МБР для реализации своих стратегических задач. Поближе познакомитесь с деятельностью Евразийского Банка Развития.

Центральная Азия: зеленые финансы в действии. Инструменты, успехи, уроки

В курсе вы узнаете:

- Как эффективно использовать инструменты зеленого финансирования в вашей деятельности
- Что такое суверенные и муниципальные зеленые облигации, субсидии и гранты, зеленые фонды
- Какие вызовы и тренды в развитии зеленого финансирования в Центральной Азии существуют
- Какую роль играют многосторонние банки развития в поддержке зеленых проектов.

ОБУЧАЮЩИЕ КУРСЫ И ПРОГРАММЫ РАЗРАБОТАНЫ С УЧАСТИЕМ ВЕДУЩИХ ЭКСПЕРТОВ БАНКА И ПРОФЕССИОНАЛОВ МЕЖДУНАРОДНОГО УРОВНЯ.

Евразийский Банк Развития

ДИРЕКЦИЯ ПО АНАЛИТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ ЕВРАЗИЙСКОГО БАНКА РАЗВИТИЯ

Комментарии, предложения и замечания к настоящему докладу вы можете направить по адресу pressa@eabr.org

Евразийский Банк Развития

www.eabr.org