



Евразийский Банк Развития

Евразийский транспортный каркас: Обсерватория проектов и интерактивная карта

Рабочий документ 25/5

Алматы — 2025

Винокуров, Е., Забоев, А., Кузнецов, А., Омаров, А., Романов, И. (2025) *Евразийский транспортный каркас: Обсерватория проектов и интерактивная карта*. Рабочий документ 25/5. Алматы: Евразийский банк развития.

Евразийский транспортный каркас — сеть сопрягающихся широтных и меридиональных международных транспортных коридоров и маршрутов, обеспечивающих торгово-экономические связи стран Евразии с международными рынками. Обсерватория проектов Евразийского транспортного каркаса позволяет оценить масштабы реализуемых проектов и требуемых инвестиций по развитию каждого коридора. На 1 июля 2025 г. в Евразийском регионе инициировано 325 проектов общей стоимостью более 234 млрд долл., из которых 60% уже реализуются, а по еще 13% готовится проектная документация. Более 90% приходится на проекты строительства, реконструкции или модернизации участков железных и автомобильных дорог, входящих в евразийские транспортные коридоры. Интерактивная карта Евразийского транспортного каркаса позволяет геопозиционировать каждый проект и привязать его к конкретному коридору в Евразийском регионе.

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

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

Выражение признательности. Авторский коллектив ЕАБР выражает благодарность Андрею Медведеву, заведующему отделом картографии и дистанционного зондирования Земли Института географии РАН, за вклад в подготовку доклада и интерактивных карт.

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

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

© Евразийский банк развития, 2025

СОДЕРЖАНИЕ

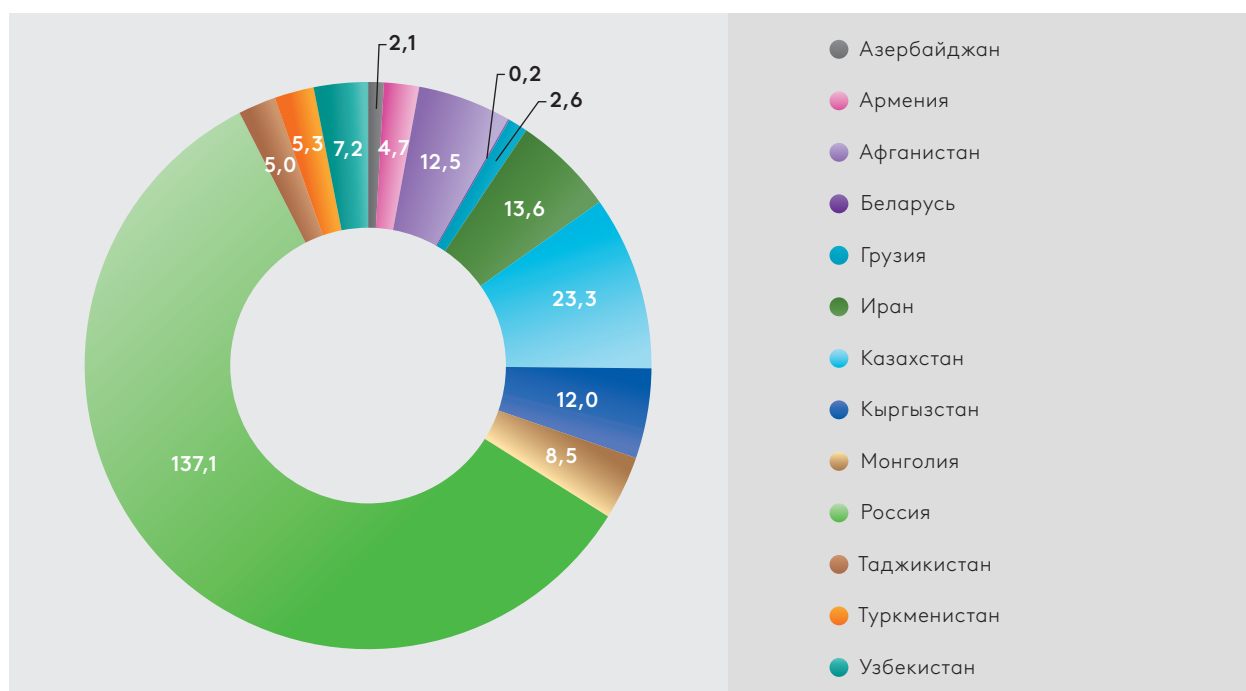
РЕЗЮМЕ.....	2
ВВЕДЕНИЕ.....	6
1. ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ	8
2. ОБЗОР ДЕЙСТВУЮЩИХ МЕХАНИЗМОВ МОНИТОРИНГА И АНАЛИЗА РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	11
3. МЕТОДОЛОГИЯ ФОРМИРОВАНИЯ ОБСЕРВАТОРИИ ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КАРКАСА	15
3.1. Понятие и структура.....	15
3.2. География.....	17
3.3.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

РЕЗЮМЕ

Обсерватория Евразийского транспортного каркаса — **аналитический инструмент мониторинга** и систематизации проектов развития инфраструктуры транспортных **коридоров и маршрутов, входящих в Евразийский транспортный каркас**. Обсерватория включает базу данных проектов развития инфраструктуры международных транспортных коридоров и маршрутов, входящих в Евразийский транспортный каркас, а также геоинформационную систему позиционирования этих проектов. Обсерватория охватывает 13 стран Евразийского региона: Азербайджан, Армения, Афганистан, Беларусь, Грузия, Иран, Казахстан, Кыргызстан, Монголия, Россия, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. **Обсерватория формируется и обновляется из открытых источников информации**, в число которых входят национальные и международные программы развития транспорта, пресс-релизы, экспертные оценки и иная доступная информация.

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

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



Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

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

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

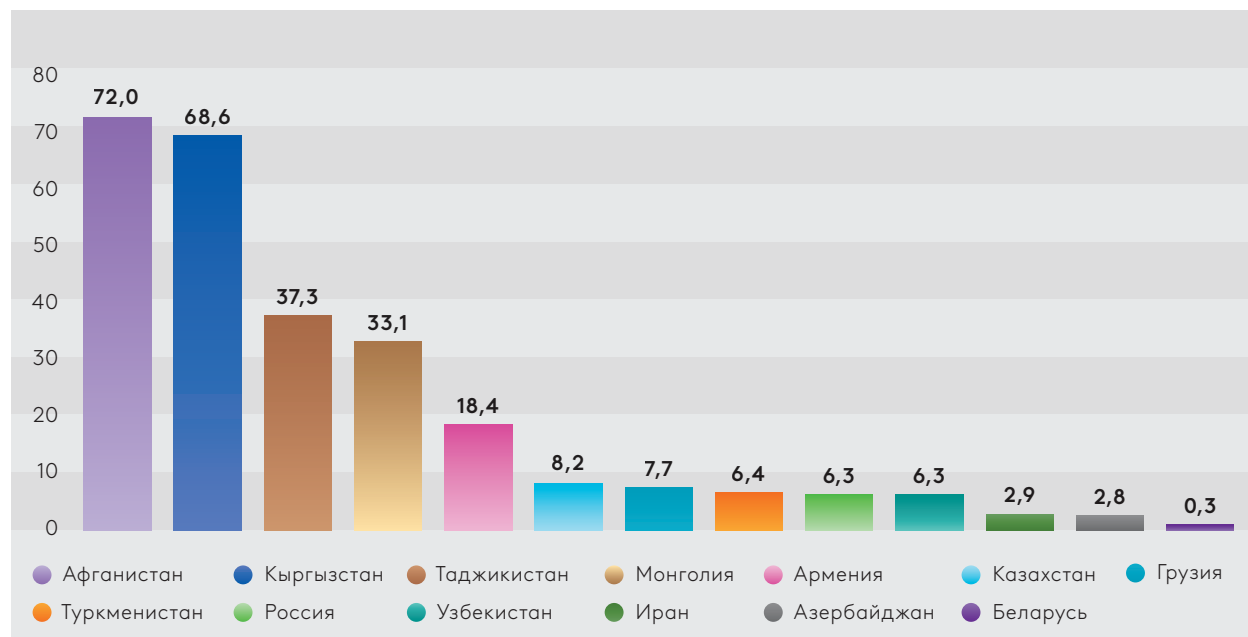
Более **60% от общего числа проектов развития Евразийского транспортного каркаса по размеру инвестиций находятся в стадии реализации.** Еще 12,8% от общего числа проектов находятся в стадии подготовки проектной документации, 27,2% — в стадии планирования.

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

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

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

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



Источники: Всемирный банк, расчеты аналитиков ЕАБР.

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

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

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

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

ВВЕДЕНИЕ

В Евразии развивается сеть международных транспортных коридоров и маршрутов, которую Евразийский банк развития (ЕАБР) назвал Евразийским транспортным каркасом. Преимущества, создаваемые Евразийским транспортным каркасом, заключаются в сопряжении и взаимном дополнении транспортных коридоров и маршрутов. Это позволяет получать синергические эффекты: для государств региона — через рост торговли и транзитных перевозок, для бизнесов — через снижение транспортных издержек и расширение доступа на зарубежные рынки, а для граждан — через снижение стоимости импортных товаров, развитие туризма и индивидуальной мобильности.

Концепция и термин «Евразийский транспортный каркас» были предложены ЕАБР в 2021 г. (Винокуров и др., 2021). Роль Международного транспортного коридора (МТК) «Север — Юг» в формировании Евразийского транспортного каркаса была рассмотрена в докладе ЕАБР «Международный транспортный коридор «Север — Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура» (Винокуров и др., 2022). В 2024 г. на полях годового собрания в Алматы Банк представил доклад «Евразийский транспортный каркас», в котором было дано его определение и проанализированы десять его системных элементов (Винокуров и др., 2024).

В докладе отмечается, что фундаментальной основой развития Евразийского транспортного каркаса является совершенствование инфраструктуры международных транспортных коридоров и маршрутов, проходящих через Евразийский регион, путем реализации инфраструктурных проектов. Результатами этих усилий становится устранение узких мест, повышение пропускной способности автомобильных и железных дорог, пунктов пересечения границ, рост перерабатывающей способности складской и логистической инфраструктуры и повышение качества оказываемых на ее основе услуг.

Проекты по строительству, модернизации и реконструкции транспортной инфраструктуры осуществляются на национальном уровне в соответствии с принятыми стратегическими документами государственного планирования (программами и инфраструктурными планами), а также на региональном уровне — во исполнение принятых межгосударственных договоренностей.

Эффективному развитию Евразийского транспортного каркаса будут способствовать:

- повышение информированности государственных органов и международных организаций о работе, проводимой в области совершенствования транспортной инфраструктуры, в том числе о реализуемых и планируемых на региональном уровне проектах и объемах необходимого финансирования;

- повышение вовлеченности частного бизнеса в реализацию транспортных проектов, достижение синергии при развитии инфраструктуры за счет использования механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП), в том числе трансграничного ГЧП;
- координация реализации отдельных инфраструктурных проектов и развития международных транспортных коридоров в целом между правительствами и международными финансовыми организациями (МФО) и банками развития (МБР).

В этой связи ЕАБР обобщил доступную в открытых источниках информацию о проектах развития инфраструктуры международных транспортных коридоров и маршрутов в Евразийском регионе и свел ее в базу данных под названием «Обсерватория проектов Евразийского транспортного каркаса».

Обсерватория позволяет оценить объемы инвестиций, направляемых на развитие инфраструктуры отдельных международных транспортных коридоров и маршрутов, с разбивкой по видам транспорта, странам, а также распределить их по источникам финансирования, в том числе с выделением проектов ГЧП.

Интерактивная карта Евразийского транспортного каркаса позволяет как визуализировать отдельные транспортные коридоры или их комбинации, так и геопозиционировать реализуемые инфраструктурные проекты по их развитию.

Создав Обсерваторию и обеспечивая ее ежегодную актуализацию, ЕАБР стремится содействовать правительствам, международным организациям и международным финансовым институтам в повышении информированности о структуре и масштабах развития транспортной инфраструктуры, обеспечивающей евроазиатские транспортные связи. Таким образом, Обсерватория — это инструмент мониторинга транспортной связанности в Евразии.

Обсерватория агрегирует всю доступную информацию о развитии автомобильных и железных дорог, портов, аэропортов, пунктов пересечения границы, складов и логистических центров в 13 странах Евразийского региона: Азербайджане, Армении, Афганистане, Беларуси, Грузии, Иране, Казахстане, Кыргызстане, Монголии, России, Таджикистане, Туркменистане, Узбекистане.

Авторы Рабочего документа сделали все возможное для уточнения параметров всех транспортных проектов, включенных в Обсерваторию. Тем не менее по отдельным проектам возможна неточная или устаревшая информация с учетом того, что в процессе их реализации ряд параметров, особенно таких как сроки и стоимость реализации, может меняться. Работа по уточнению информации и включению новых проектов будет продолжена после публикации Рабочего документа.

Настоящий Рабочий документ также описывает методологию Обсерватории Евразийского транспортного каркаса.

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 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, 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 ([Евростат, 2019](#)). 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 осуществляют служебную деятельность 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 ([Евростат, 2019](#)). Пункт пропуска в пределах этой территории

включает в себя комплекс зданий, помещений, станционных путей, а также сооружений с соответствующим технологическим оборудованием, в которых осуществляют служебную деятельность 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, в которых оказываются логистические услуги, связанные с приемом, хранением, распределением, выдачей, перегрузкой товаров и оказанием комплекса иных сопутствующих услуг, связанных с организацией перевозки и хранения 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 таких проектов.

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. ОБЗОР ДЕЙСТВУЮЩИХ МЕХАНИЗМОВ МОНИТОРИНГА И АНАЛИЗА РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Развитие транспортных систем и интеграционных процессов в последнее время выступало стимулом для развития информационных ресурсов, занимающихся сбором, обработкой и анализом данных в области транспортных инвестиционных проектов. Базы данных транспортных проектов позволяют принимать более качественные управленческие решения, а также обеспечивают более точное прогнозирование долгосрочного социально-экономического развития.

Одной из первых международных баз данных в сфере транспортных проектов является база Международного Транспортного Форума (ITF)¹. База данных ITF включает статистику по инфраструктурным проектам, грузопотокам и пассажирским перевозкам более чем в 60 странах, обеспечивая сравнительный анализ реализации транспортной политики и ее результатов.

Свою базу данных ведет Международная дорожная федерация (IRF)². Она включает в себя информацию исключительно по проектам развития действующих автодорог и охватывает около 200 стран. База содержит данные о протяженности, размерах движения, уровне дорожно-транспортных происшествий и расходах на инфраструктуру.

Еще одной важной базой данных транспортных проектов является Обсерватория международной транспортной инфраструктуры (International Transport Infrastructure Observatory, ITIO), созданная Отделом устойчивого транспорта Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН) при финансовом содействии Исламского банка развития (UNECE, 2018). Это многосторонняя веб-платформа для геоинформационной системы (ГИС), на которой размещены карты-схемы маршрутов Евро-Азиатских транспортных связей (EATC), включая данные о транспортных сетях и узлах транспортной инфраструктуры. Информация о конкретных транспортных маршрутах и сетях представлена отдельными слоями, что позволяет рассматривать раздельно или совместно железнодорожный, автодорожный, внутренний водный транспорт, а также порты, аэропорты и транспортно-логистические центры. ITIO находится в стадии развития. В будущем ЕЭК

¹ International Transport Forum. Transport Data. <https://www.itf-oecd.org/transport-data-and-statistics>

² International Road Federation. World Road Statistics 2024. <https://worldroadstatistics.org/>

ООН планирует разместить в Обсерватории информацию об инфраструктурных проектах, которые могут на добровольной основе быть предоставлены странами — участницами ЕЭК ООН. Также планируется размещать информацию о текущих тарифных условиях, размерах движения по коридорам, о стоимости строительства инфраструктурных объектов, о результатах сравнительного анализа эффективности различных моделей финансирования и управления инфраструктурой, а также об оценке рисков, связанных с реализацией крупномасштабных проектов. ИТЮ предполагает различные уровни доступа к информации — закрытые для правительств, международных организаций и МБР, а также открытый сегмент для экспертного сообщества и гражданского общества.

В рамках Евросоюза идет работа по наполнению и актуализации базы данных Трансъевропейской транспортной сети (Trans-European Transport Network, TEN-T). Эта база данных синхронизирована с ГИС и включает информацию по европейским транспортным коридорам — с включением слоев по железным и автомобильным дорогам, внутренним водным путям, маршрутам каботажного судоходства, транспортным узлам, морским и сухим портам, аэропортам и логистическим терминалам. Также TEN-T и ГИС предоставляют информацию о реализуемых инфраструктурных проектах на транспорте в странах ЕС (EU, 2014). Геопространственные данные размещены на портале Европейского союза (Europa.eu), они позволяют получить информацию о каждом реализуемом проекте, его местоположении относительно любого европейского транспортного коридора, а также краткую информацию о нем. База данных TEN-T — наилучший из имеющихся примеров создания геоинформационной системы по транспортной сети региона, входящим в ее состав коридорам и реализуемым инфраструктурным проектам.

В США создана Национальная база данных транспортных проектов (NTD)³. Она служит ключевым инструментом для регистрации финансового, операционного и имущественного состояния транспортных систем, обеспечивая мониторинг изменений в отрасли и предоставляя общественности доступ к актуальной информации и статистике. Разработанная для поддержки процессов планирования на местном, государственном и региональном уровнях, NTD позволяет федеральным органам, а также штатам и другим заинтересованным сторонам проводить исследования транспорта и анализировать долгосрочные тенденции. База данных содержит широкий спектр информации, включая источники финансирования транспортных проектов, инвентаризацию транспортных средств и объектов технического обслуживания, отчеты о ДТП и других происшествиях, связанных с безопасностью, показатели об объемах перевозок, а также данные о персонале.

В регионе Латинской Америки существует база данных, разработанная Межамериканским банком развития, которая включает в себя проекты в области инфраструктуры и логистики⁴. Созданная для улучшения доступа к информации

³ US Federal Transit Administration. National Transit Database. <https://www.transit.dot.gov/ntd>

⁴ Inter-American Development Bank (IDB). Integration and Transport Hub. <https://www.iadb.org/en/who-we-are/topics/transport/transport-initiatives/integration-and-transport-hub>

и повышения эффективности инвестиций, эта база данных предлагает информацию и аналитику не только о транспортных проектах, но и об инфраструктуре в целом, включая энергетику, водоснабжение, связь, городскую инфраструктуру, а также логистику. Доступ к информации о текущих и запланированных проектах позволяет пользователям получить целостное представление о состоянии и потребностях инфраструктуры в каждой из стран региона.

В Азиатском регионе существует база данных безопасности дорожного движения (Asia Pacific Road Safety Observatory, APRSO)⁵. Она собирает данные по ДТП в регионе, а также сведения о реализуемых мерах, направленных на повышение безопасности дорожного движения на территории стран-участниц.

Азиатский банк развития создал базу данных для мониторинга реализации транспортных проектов в рамках Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС). Она включает информацию о проектах в области дорожной, железнодорожной логистической инфраструктуры, реализуемых вдоль коридоров ЦАРЭС. Перечень проектов обновляется и публикуется в документах ЦАРЭС (CAREC, 2022).

В Африканском регионе существует база данных, разработанная Агентством развития Африканского союза в 2012 г. (African Infrastructure Database, AID)⁶. Она предназначена для отслеживания и анализа инфраструктурных проектов по всей Африке и охватывает широкий спектр инфраструктурных инициатив, включая транспорт, энергетику, водоснабжение, здравоохранение и образование. База включает проекты по 55 странам, которые являются членами Африканского союза, с указанием источников финансирования и стадии реализации. AID позволяет отслеживать реализацию инфраструктурных проектов в реальном времени по всей Африке через интуитивно понятный интерфейс. Функции включают интерактивные карты, метрики проекта, анализ сектора и учет инвестиций.

Отдельно следует выделить базу данных инфраструктурных проектов BMI FitchSolutions Company⁷. Она представляет собой специализированный аналитический ресурс, ориентированный на мониторинг и оценку инфраструктурных, в том числе транспортных, проектов по всему миру. Эта платформа широко используется инвесторами, государственными организациями и корпорациями для анализа рынков, выявления тенденций и управления рисками. База данных охватывает проекты более чем в 200 странах, уделяя особое внимание регионам с быстрорастущей инфраструктурой. BMI FitchSolutions предоставляет долгосрочные прогнозы (до 10 лет) по спросу на транспортные услуги, учитывая демографические тренды, урбанизацию и экономический рост. Также она позволяет

⁵ The Asia Pacific Road Safety Observatory (APRSO). <https://www.aprso.org/>

⁶ African Union Development Agency (AUDA). African Infrastructure Database <https://aid.nepad.org/welcome/>

⁷ BMI — a FitchSolutions Company. Infrastructure Key Projects Data. <https://www.fitchsolutions.com/bmi/infrastructure-key-projects-data>

сопоставлять проекты по критериям ROI (возврат на инвестиции), срокам окупаемости и уровню государственной поддержки.

Евразийский банк развития также имеет опыт формирования базы данных проектов по развитию транспортной инфраструктуры. В частности, в 2013 г. Банк участвовал в подготовке Комплексного плана развития транспортной инфраструктуры ЕврАзЭС, содержавшего информацию о ключевых проектах, обеспечивающих транспортную связанность в Евразийском экономическом сообществе ([ЕАБР, 2011](#)). В 2022 г. была собрана и проанализирована информация о проектах развития инфраструктуры МТК «Север — Юг», осуществляемых или запланированных к реализации в семи странах коридора ([Винокуров и др., 2022](#)).

Анализ международного опыта показал, что работа по систематизации проектов инфраструктурного развития трансграничных транспортных коридоров выполняется наднациональными институтами при активном участии международных банков развития.

3. МЕТОДОЛОГИЯ ФОРМИРОВАНИЯ ОБСЕРВАТОРИИ ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КАРКАСА

3.1. 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 инструмент, используемый для формирования и актуализации Обсерватории, — MS Excel.

Горизонт планирования, принятый в Обсерватории, — 10 лет, то есть 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 (находится в процессе обсуждения, подготовки проектной документации, в стадии реализации 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.

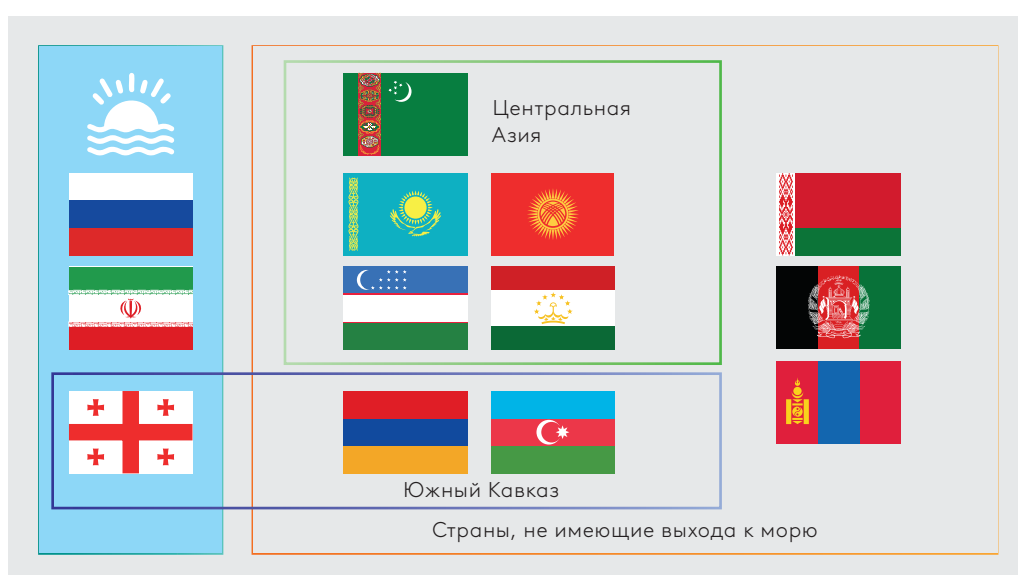
17. **Примечания** — дополнительная информация по проекту или используемые допущения и оговорки, например в отношении сроков реализации проектов или их стоимости (в случае если дана ее экспертная оценка).

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 Китай — Кыргызстан — Узбекистан).

3.2. География

Обсерватория содержит сведения о проектах развития транспортной инфраструктуры в 13 странах Евразийского региона (рисунки 1). Указанные страны 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. Они также играют значимую роль в развитии евразийского наземного транзита грузов на направлениях восток — запад и север — юг.



← Рисунок 1.
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).

3.3. 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 АНЗ сети Азиатских шоссейных дорог ([UNECE, 2020](#)).

Трассировка коридоров и маршрутов Евразийского транспортного каркаса приведена в [Приложении 1](#).

3.4. Коридоры ЦАРЭС

С учетом совпадения значительной части коридоров и маршрутов Евразийского транспортного каркаса с коридорами Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), особенно на территории Центральной Азии и Южного Кавказа, Обсерватория привязывает каждый инфраструктурный проект к конкретному коридору ЦАРЭС ([CAREC, 2022](#)).

- 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

3.5. 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 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).

3.6. 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 (А)** 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 2](#)).

↓ Рисунок 2. Классификация инвестиционных проектов развития коридоров



Источник: ЕАБР.

Вторая группа (В) 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 (С) — 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 является прерогативой национальных правительств стран Евразийского региона.

3.7. 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;
- «п.а.» — проекты, о стадии реализации которых нет достоверной информации или имеющаяся в открытом доступе информация устарела.

3.8. Стоимость проектов

Для всех проектов используется одна единица измерения — 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 об 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 участвует 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.

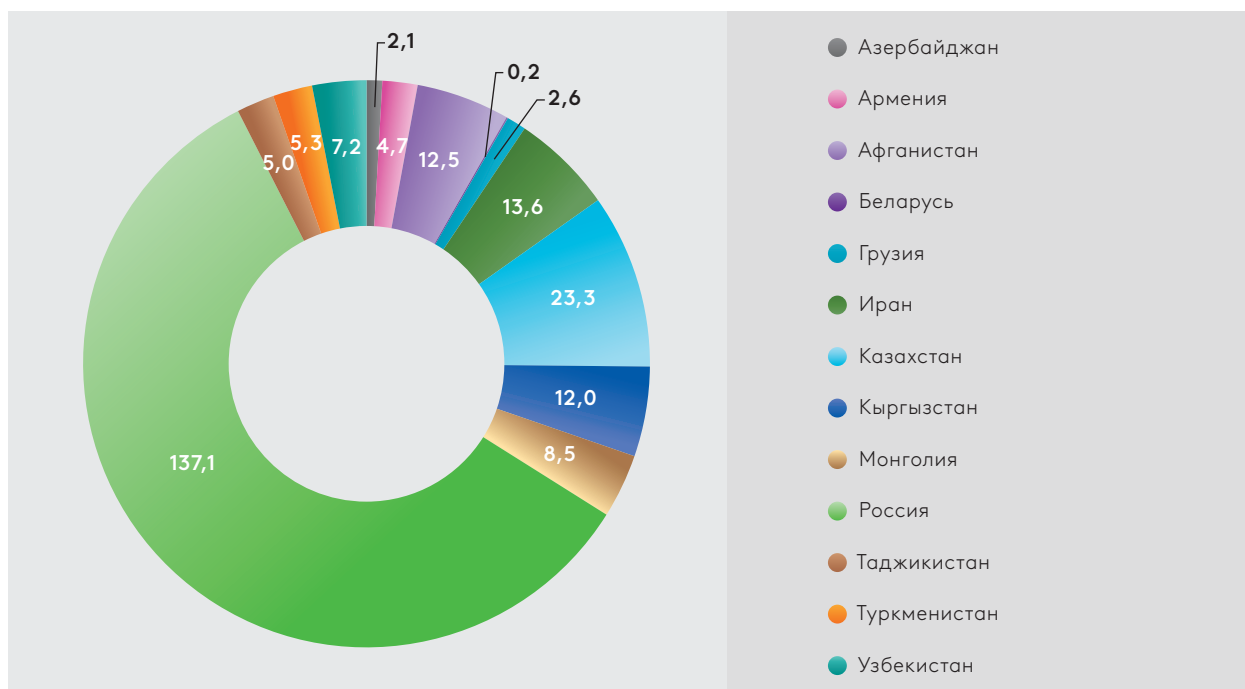
4. СВОДНЫЙ АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КАРКАСА

4.1. Евразийский регион

По состоянию на 1 июля 2025 г. Обсерватория насчитывала 325 проектов развития Евразийского транспортного каркаса, как уже осуществляемых, так и планируемых, с общим объемом инвестиций в размере 234,1 млрд долл. (таблица 1).

Наибольшее число проектов развития Евразийского транспортного каркаса приходится на автодорожный сектор (51,9%), а в страновом разрезе — на Россию (48,5%). По стоимости реализуемых проектов удельный вес России еще выше — 58,6%, или 137,1 млрд долл. (рисунок 3).

↓ Рисунок 3. Распределение инвестиций на развитие Евразийского транспортного каркаса по странам Евразийского региона, млрд долл.



Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

Второй по значимости объем инвестиций в развитие инфраструктуры Евразийского транспортного каркаса предусмотрен в Казахстане — 23,3 млрд долл. (9,9%). За ним следует Иран — 13,6 млрд долл. (5,8%).

Железные дороги — второй по капиталоемкости сегмент Евразийского транспортного каркаса. Проекты строительства, реконструкции и модернизации железных

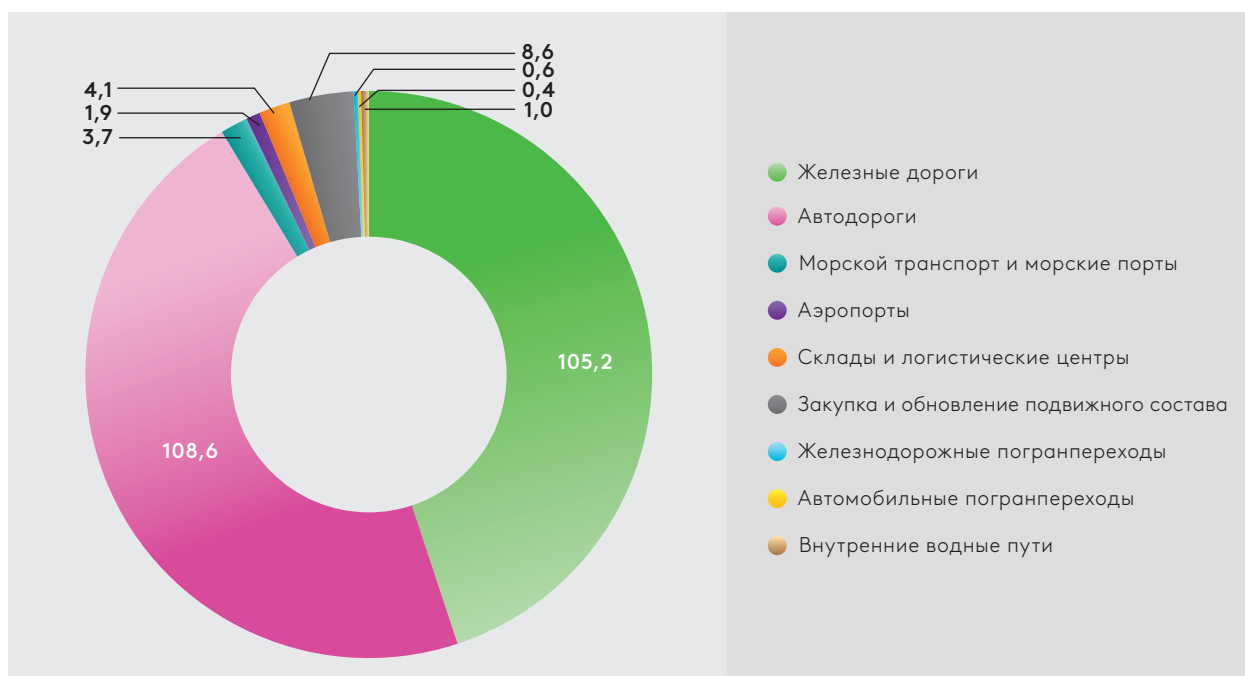
↓ Таблица 1. Количество проектов развития инфраструктуры Евразийского транспортного каркаса по странам и видам транспорта,

Страны	Железные дороги	Автодороги	Морские порты	Внутренние водные пути	Грузовые терминалы аэропортов	Пункты пересечения границ	Логистич. центры и склады	Флот и подвижной состав
Азербайджан	3	-	1	-	-	2	1	-
Армения	5	11	-	-	-	4	1	-
Афганистан	3	5	-	-	-	-	8	-
Беларусь	-	2	-	-	-	-	1	-
Грузия	1	3	1	-	1	-	1	-
Иран	6	3	2	-	-	-	-	-
Казахстан	9	19	1	-	2	-	4	4
Кыргызстан	4	8	-	-	-	1	5	-
Монголия	4	-	-	-	-	-	7	1
Россия	7	95	3	3	1	24	22	2
Таджикистан	2	4	-	-	-	-	-	-
Туркменистан	1	3	-	-	-	1	2	-
Узбекистан	2	15	-	-	-	-	3	-
ИТОГО	47	168	8	3	4	32	55	7

Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

дорог требуют инвестиций в размере 105,2 млрд долл. (рисунок 4). Совокупно на развитие автодорожной и железнодорожной составляющей Евразийского транспортного каркаса требуются инвестиции в размере 213,8 млрд долл. (91,3%) от общих предполагаемых капитальных затрат.

↓ Рисунок 4. Удельный вес проектов различных видов транспорта в инвестициях на развитие Евразийского транспортного каркаса, млрд долл.



Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

На 10 наиболее капиталоемких проектов развития Евразийского транспортного каркаса приходится более 50,2% инвестиций. В их число входят проект модернизации железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей (третий этап) — 41,4 млрд долл. (17,7%), строительства частной автомагистрали «Меридиан» — 18,8 млрд долл. (8,0%), строительства скоростной автомобильной дороги М-12 «Восток» Москва — Казань — Екатеринбург — Тюмень — 12,9 млрд долл. (5,5%).

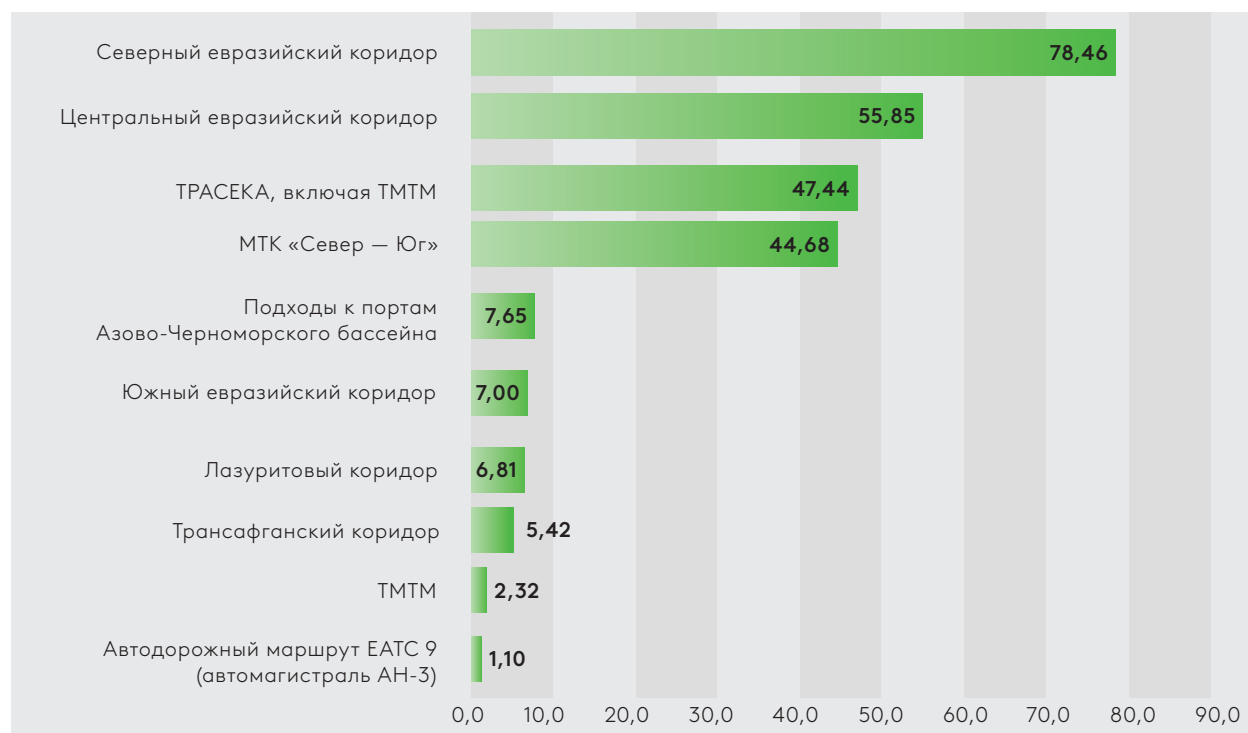
Благодаря высокой стоимости таких проектов, как модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей, развитие Северного Евразийского коридора является наиболее капиталоемким. Суммарный объем инвестиций на его развитие оценивается в 78 млрд долл., что составляет более трети от общих капитальных затрат всего Евразийского транспортного каркаса (рисунок 6). Стоимость развития МТК «Север — Юг» в 2025 г. оценивается в 44,5 млрд долл., что на 15% больше оценки, данной аналитиками ЕАБР в 2022 г. (Винокуров и др., 2022), вследствие появления новых и переоценки действующих проектов.

↓ Рисунок 5. Топ-10 наиболее капиталоемких проектов Евразийского транспортного каркаса, млрд долл.



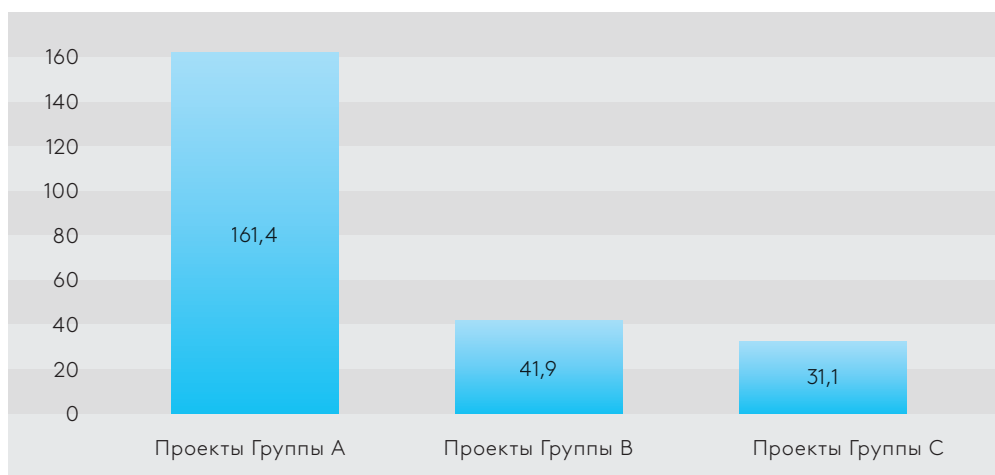
Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

↓ Рисунок 6. Распределение инвестиционных потребностей в развитие отдельных коридоров Евразийского транспортного каркаса, млрд долл.



Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

Проекты, направленные на устранение недостающих звеньев и критических 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 161,4 млрд долл., или 68,9% 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 В) требуют 17,9% от общего объема инвестиций, что составляет 41,9 млрд долл. Развитие ответвлений и примыкающих участков, обеспечивающих сопряжение коридоров (Группа С) оценивается в 31,1 млрд долл., или 13,3% от общего объема инвестиций (рисунок 7).



← Рисунок 7. Распределение инвестиционных потребностей в развитие отдельных групп проектов Евразийского транспортного каркаса, млрд долл.

Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

Более 60% от общего числа проектов развития Евразийского транспортного каркаса находятся в стадии реализации. Еще 12,8% от общего числа проектов находятся в стадии подготовки проектной документации. 27,2% от общего числа проектов находятся в стадии планирования (решение о начале их практической реализации пока не принято). К числу планируемых относится, в частности, один из наиболее капиталоемких проектов Евразийского транспортного каркаса — строительство международной автомагистрали «Меридиан».

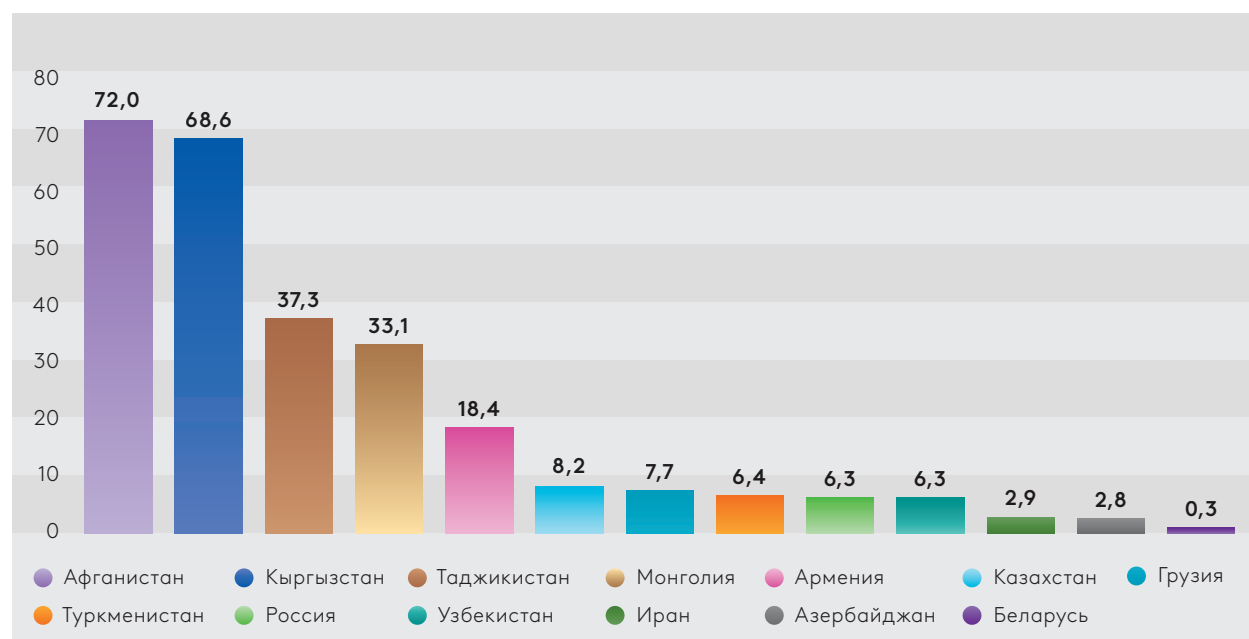


← Рисунок 8. Распределение инвестиций по стадиям реализации проектов развития Евразийского транспортного каркаса, млрд долл.

Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

Затраты на развитие инфраструктуры транспортных коридоров зависят от размеров каждой страны и масштабов ее экономики. Большинство стран Евразийского региона не имеет выхода к морю, а некоторые страны имеют горный рельеф. С учетом этого размеры инвестиций, требующихся для строительства новой транспортной инфраструктуры или модернизации действующих участков транспортных коридоров, могут быть для этих стран весьма значительными не только в номинальном выражении, но и в соотношении с размером их ВВП (рисунок 9).

↓ Рисунок 9. Соотношение объемов инвестиций в развитие коридоров Евразийского транспортного каркаса к номинальному ВВП стран Евразийского региона в 2024 г., %



Источники: Всемирный банк, расчеты аналитиков ЕАБР.

Таджикистан, Афганистан и Кыргызстан имеют самый высокий показатель затрат на развитие транспортных коридоров относительно ВВП. Данный показатель достаточно высок также у Армении и Монголии.

Реализация крупномасштабных транспортных проектов требует больших средств, которые могут быть сгенерированы из трех основных источников: суверенные кредиты (повышают нагрузку на национальный бюджет), несуверенные кредиты (наиболее приоритетный вид финансирования, но в чистом виде сложный из-за необходимости поиска частных инвесторов) либо 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 такие проекты ГЧП, которые были бы структурированы так, 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 многие крупные проекты во всех шести перечисленных

странах, включенные в Обсерваторию (например, автомагистраль «Меридиан» или железная дорога север – юг в Таджикистане и др.) пока лишь декларируются, но не реализованы и не имеют четких временных рамок осуществления в будущем.

Еще одним вызовом является координация осуществления проектов развития в соседних странах или в странах — участницах одного транспортного коридора. Несинхронизированная реализация транспортных проектов ведет к возникновению узких мест в одних странах, тогда как в других уже построенные объекты или участки транспортных коридоров не могут выйти на прогнозные пассажиро- и грузопотоки.

В этой связи особо актуальными становятся задачи приоритизации проектов в условиях ограниченных инвестиционных возможностей, а также координации их реализации. Международные банки развития и другие институты развития могут оказать техническое содействие в выборе приоритетных проектов и их финансировании, особенно в странах, не имеющих выхода к морю, горных странах и других государствах с особыми условиями развития.

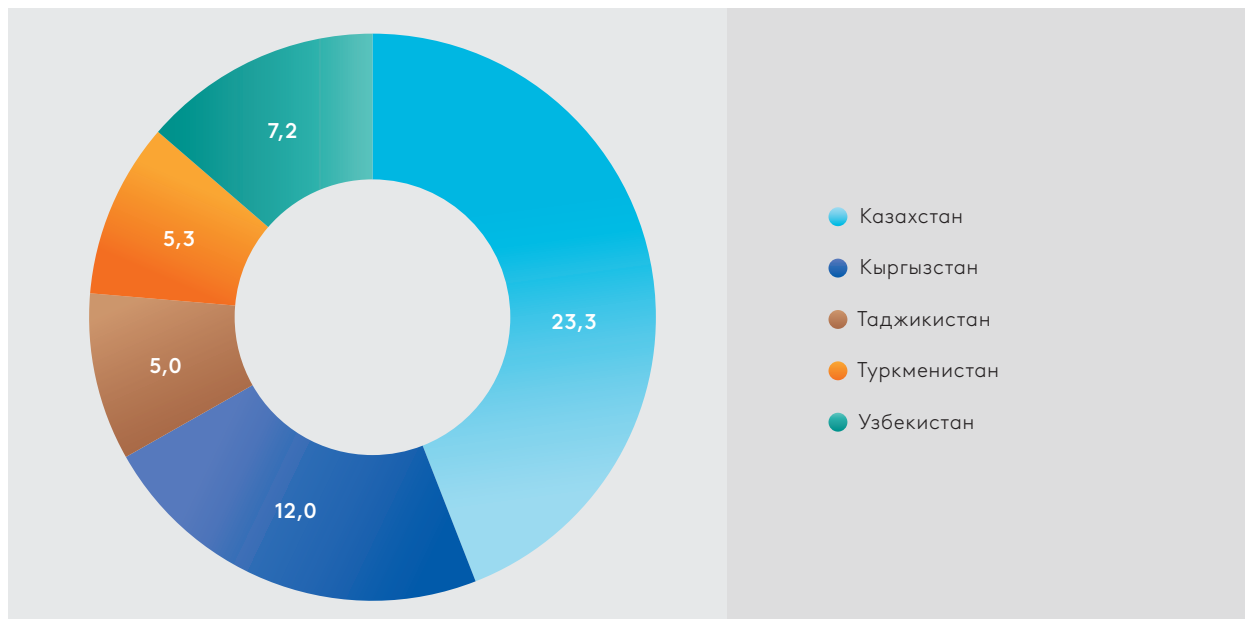
Значима роль МБР, а также наднациональных органов в координации развития инфраструктуры коридоров, подготовки и реализации комплексных планов их развития. Обсерватория проектов Евразийского транспортного каркаса также является инструментом координации развития транспортных коридоров в Евразийском регионе.

4.2. Центральная Азия

По состоянию на 1 июля 2025 г. на страны Центральной Азии приходилось более 22% от инвестиций, направляемых на развитие Евразийского транспортного каркаса. Осуществляются или планируются к реализации 90 проектов на общую сумму свыше 52,8 млрд долл. Проекты предусматривают развитие инфраструктуры транспортных коридоров ТРАСЕКА, включая Транскаспийский международный транспортный маршрут, «Север — Юг», Центрального евразийского коридора, Лазуритового коридора, а также новых трансграничных коридоров Китай — Кыргызстан — Узбекистан, Таджикистан — Афганистан — Туркменистан, Трансафганского коридора и др. Инвестиции направлены на развитие пяти из шести коридоров ЦАРЭС, проходящих через Центральную Азию.

Примерно 44,1% от общего объема инвестиций, направленных на развитие Евразийского транспортного каркаса в Центральной Азии (23,3 млрд долл.), приходится на проекты, реализуемые в Казахстане. На Кыргызскую Республику приходится 22,7% от общего объема инвестиций, Узбекистан — 13,7%, Туркменистан — 10%, Таджикистан — 9,6% (рисунок 10).

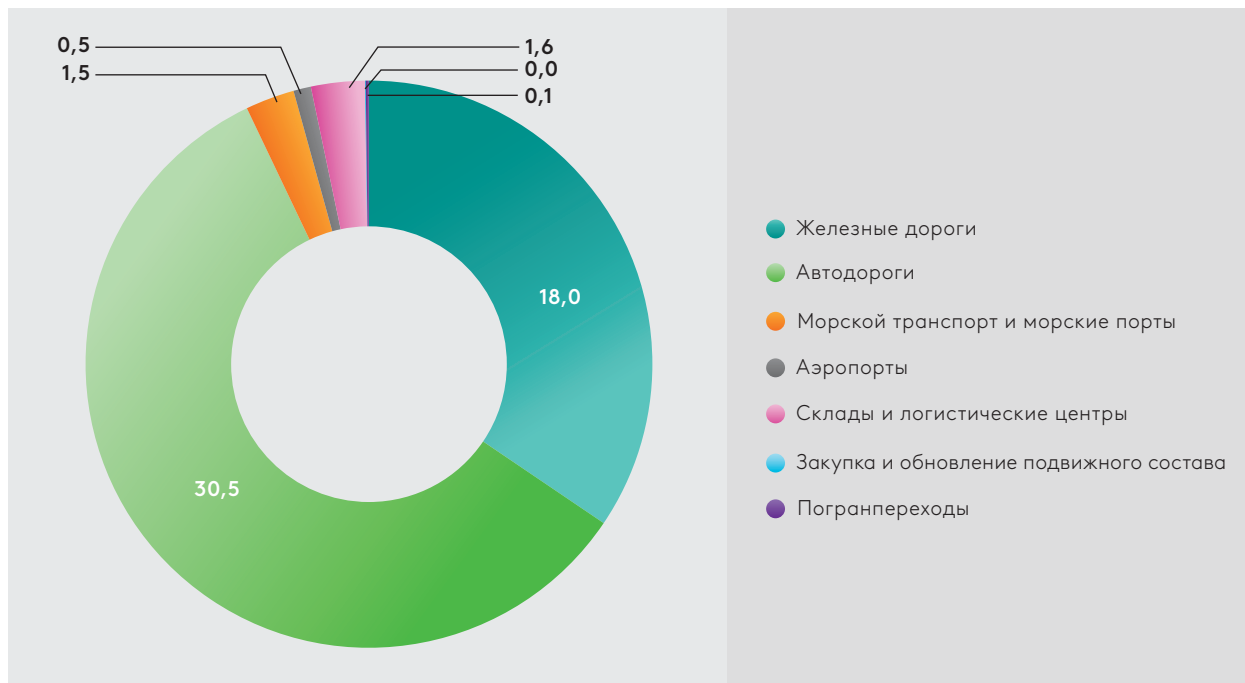
↓ Рисунок 10. Инвестиции в проекты развития Евразийского транспортного каркаса по странам Центральной Азии, млрд долл.



Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

Более 58% инвестиций в странах Центральной Азии направлены на развитие сети автодорог, что свидетельствует о высокой роли автомобильного транспорта в развитии международных перевозок и торговли в регионе. Еще 34,5% инвестиций направлены на развитие железнодорожных участков транспортных коридоров, проходящих через Центральную Азию (рисунок 11).

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

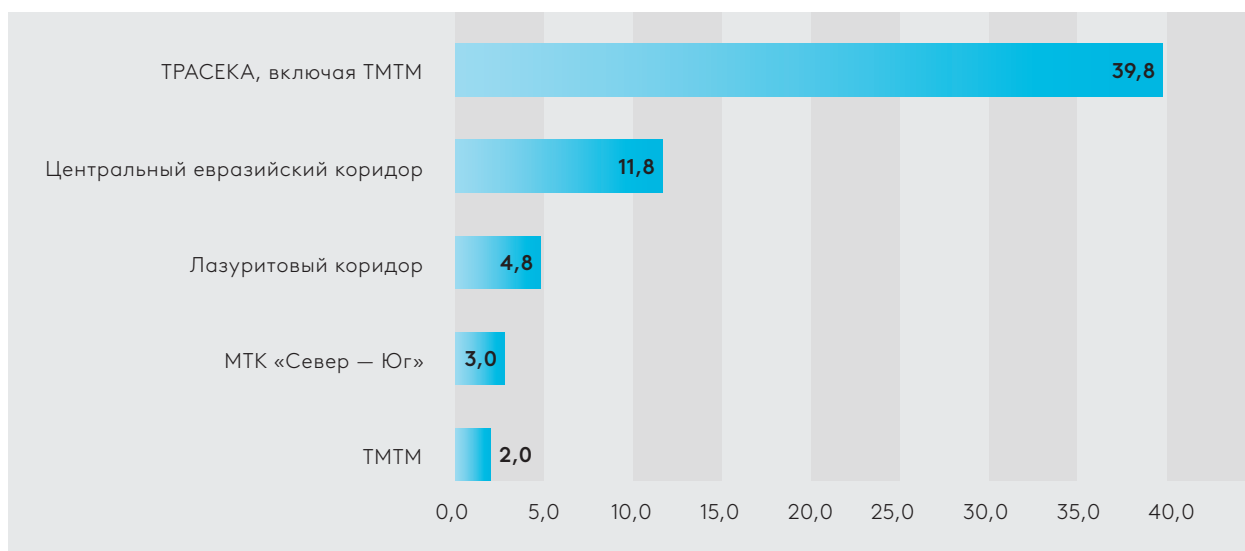


Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

Большая часть инвестиций в развитие Евразийского транспортного каркаса в Центральной Азии — 39,8 млрд долл. — направлена на развитие участков коридора ТРАСЕКА, включая Транскаспийский международный транспортный маршрут. Вторым по капиталоемкости является Центральный евразийский коридор — объем инвестиций в его развитие составляет 11,8 млрд долл. Развитие Лазуритового коридора требует 4,8 млрд долл. инвестиций, а участков Восточного маршрута МТК «Север — Юг» на территории стран Центральной Азии — 3 млрд (рисунок 12).

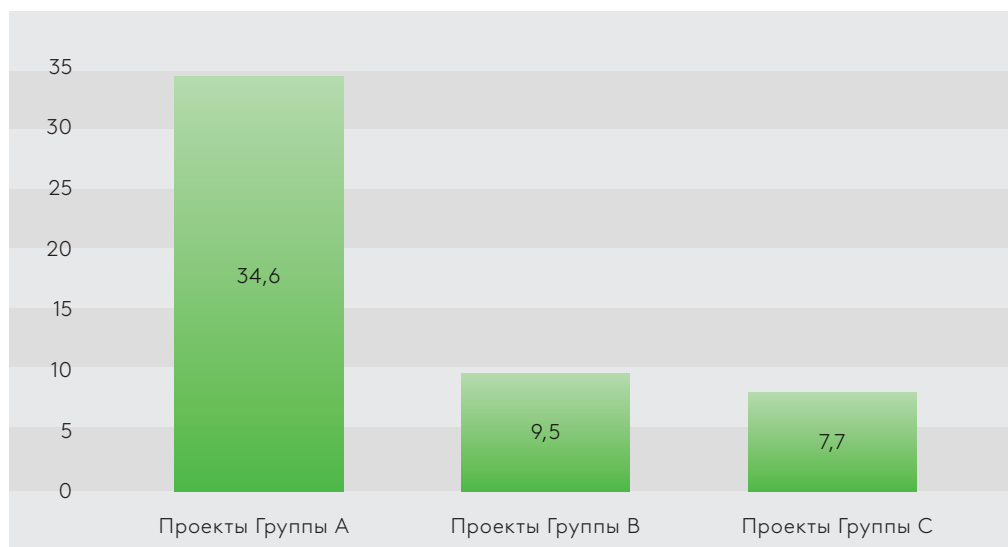
Проекты, направленные на устранение недостающих звеньев и узких мест, сдерживающих перевозки грузов на основных участках транспортных коридоров в Центральной Азии (Группа А), преобладают в общей структуре осуществляемых или планируемых инвестиций. На них приходится совокупно 34,6 млрд долл., или 66,7% 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 18,4% от общего объема инвестиций, что составляет 9,5 млрд долл. Развитие ответвлений и примыкающих участков, обеспечивающих сопряжение коридоров (Группа С) оценивается в 7,7 млрд долл., или 14,9% от общего объема инвестиций (рисунок 13).

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



Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

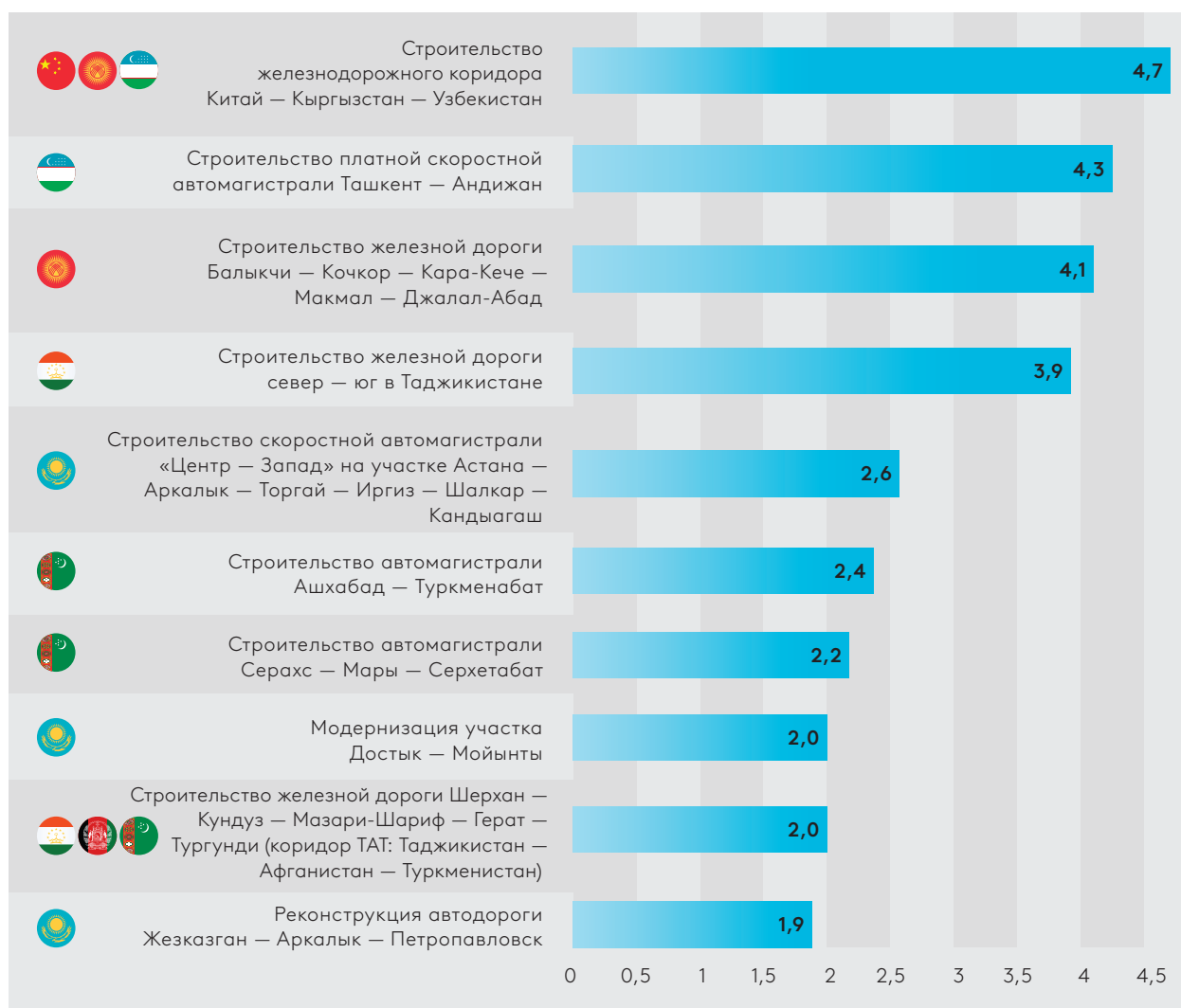
На 10 крупнейших проектов развития транспортных коридоров приходится 58% от общего объема инвестиций в развитие Евразийского транспортного каркаса в странах Центральной Азии (рисунок 14).



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

Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

↓ 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 проекты строительства железнодорожного коридора Китай — Кыргызстан — Узбекистан и скоростной автомагистрали Ташкент — Андижан в Узбекистане.

Три из десяти указанных проектов пока существуют на бумаге, еще по одному проекту готовится проектная документация. Причинами являются недостаточный объем средств в национальных бюджетах, сложность привлечения частных инвесторов и недостаточная координация с другими запланированными и осуществляемыми проектами. В частности, проект коридора ТАТ пока никак не взаимосвязан с реализацией проекта строительства Трансафганского железнодорожного коридора. Одновременная реализация двух указанных проектов в Афганистане представляется затруднительной.

В общей сложности 113 из 325 проектов в Евразийском регионе предполагают участие частного бизнеса в их реализации. 17 проектов реализуются или могут быть реализованы на принципах ГЧП, в том числе два проекта — на принципах трансграничного ГЧП (железнодорожный коридор Китай — Кыргызстан — Узбекистан и Трансафганский железнодорожный коридор).

Из средств национальных бюджетов финансируются более 62% от общего объема проектов развития Евразийского транспортного каркаса по их стоимости. Среди крупнейших проектов с подтвержденным или предполагаемым частным финансированием выделяются частная автомагистраль «Меридиан» и скоростная платная автомагистраль М-12 «Восток» Москва — Казань — Екатеринбург — Тюмень. На эти два проекта приходится более 35% от общего объема средств из негосударственных источников финансирования развития Евразийского транспортного каркаса.

Из 113 проектов, реализуемых с привлечением частного капитала, 55 (48,7%) приходится на сектор логистики и складского хозяйства. В этом секторе практически все проекты предусматривают участие частного капитала. Количество проектов развития автодорог с предполагаемым участием частного капитала составляет 30 (26,5%), удельный вес в общем количестве автодорожных проектов составляет 17,9%. Количество проектов развития железных дорог с предполагаемым участием частного капитала составляет 13 (11,5%).

Международные банки развития участвуют в реализации 34 проектов развития Евразийского транспортного каркаса (10,5% от общего числа проектов). Еще 29 планируемых проектов предполагают привлечение суверенного или несуверенного финансирования со стороны МБР. 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.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1.

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 1с, ОСЖД 1е, 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
Центральный евразийский коридор	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
	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 2с, Е30, Е121, Е38, АН60, АН61, АН63

Коридор/ маршрут	Трасса	Соответствие маршрутам ЕАТС, коридорам ОСЖД и сетям категорий Е, АШД (АН) и ТАЖД
Коридор ТРАСЕКА	Челябинск – Керак – Костанай – Астана	ЕАТС 2d, Е30, Е123, Е016, АН7
	Пермь – Екатеринбург – Курган – Петропавловск	ЕАТС 2е
	Санкт-Петербург – Москва (ЦКАД) – Казань – Оренбург – Актобе – Кызыл-Орда – Астана – Алматы – Хоргос – Джинге – Урумчи – Сиань – Ляньюньган (порт)	ЕАТС 3g, международный автодорожный маршрут Европа – Западный Китай
	Железнодорожный маршрут: Констанца (порт) – Потти/Батуми (порт) – Тбилиси – Алят (порт) – Актау/Курык (порт) – Бейнеу – Нукус – Учкудук – Навои – Ташкент – Шымкент – Алматы – Достык/Алтынколь	ЕАТС 3, ОСЖД 10, 6а, 8, 2, 5, Е54, Е562, Е60, Е50
	Ответвления: Алят (порт) – Туркменбаши (порт) – Ашхабад – Туркменабат – Бухара – Навои	ЕАТС 3а, ОСЖД 10, Е60, ТАЖД
	Тбилиси – Садахло – Гюмри – Ереван	ЕАТС 3b, Е692, ТАЖД
	Балыкчи – Бишкек – Луговая	ЕАТС 3с, ТАЖД
	Ташкент – Канибадам – Андижан	ЕАТС 3d, Е692, ТАЖД
	Стамбул – Эскишехир – Анкара – Сивас – Карс	ЕАТС 3d, Е692, ТАЖД
	Измир (порт) – Эскишехир	ЕАТС 4d, Е674, ТАЖД
	Мерсин (порт)/Искендерун (порт) – Малатья – Догучапи – Гюмри – Садахло – Тбилиси	ЕАТС 3f, Е70, Е692, Е97, ТАЖД
	Бухара – Карши – Термез – Курган-Тюбе – Куляб	ЕАТС 3L, Е695, ТАЖД
	Карс – Ахалкалаки – Тбилиси	ЕАТС 3 m, Е695
	Ташкент – Ангрен – Пап – Андижан	ЕАТС 3n, Е696
	Бейнеу – Нукус – Учкудук – Бухара – Чарджоу – Серахс – Мешхед – Бафк	ЕАТС 5с, Е50, Е597, ТАЖД
	Актау/Курык (порт) – Бейнеу – Макат – Кандыагаш – Никельтау	ЕАТС 6d, Е30, Е50, Е597
	Ташкент – Бухара – Карши – Ташгузар – Байсун – Кумчуган – Термез – Галаба – Хайратон (граница Афганистана)	ЕАТС 9, ТАЖД, Е60, Е695
	Душанбе – Термез	ЕАТС 3е, Е695, ТАЖД
	Макат – Каракалпакия – Учкудук – Навои – Бухара	ЕАТС 9а, Е50, Е597, ТАЖД
	Автодорожный маршрут: Констанца (порт) – Потти/Батуми (порт) – Тбилиси – Алят (порт) – Актау/Курык (порт) – Бейнеу – Нукус – Бухара – Ташкент – Шымкент – Бишкек – Алматы – Сары-Озек – Хоргос	ЕАТС 4, Е68, Е60, Е121, Е40, Е60, АН5, АН70, АН63, АН62
	Ответвления: Стамбул – (порт Хайдарпаша) – Измит (порт Дериндже) – Мерзифон – Рефахие – Гурбулак – Базарган – Эйвогли – Тебриз – Казвин – Тегеран – Семнан – Дамган – Сабзевар – Мешхед	ЕАТС 5, Е80, АН1
	Мерзифон – Самсун (порт) – Трабзон (порт) – Сарп (Турция) – Сарпи (Грузия) – Батуми (порт) – Потти (порт)	ЕАТС 4е, Е70, АН5

Коридор/ маршрут	Трасса	Соответствие маршрутам ЕАТС, коридорам ОСЖД и сетям категорий Е, АШД (АН) и ТАЖД
	• Мешхед – Серакс – Теджен – Мары	EATC 5d, E70, АН5
	• Алят (порт) – Туркменбаши (порт) – Ашхабад – Мары – Бухара	EATC 4f, E60, АН5
	• Бишкек – Нарын – Торугарт – Кашгар	EATC 4g, E125, АН61
	• Шымкент – Мерке – Алматы	EATC 4h, АН5
	• Батуми (порт) – Хопа – Карс – Гюмри – Ереван	EATC4j, E70, АН5
	• Гюмри – Эрзерум	EATC 4L, E691, E80
	• Бишкек – Чалдовар – Суусамыр – Джалал-Абад – Узген – Ош	EATC 4p
	• Макат – Бейнеу – Нукус – Бухара – Навои – Самарканд – Ташкент	EATC 3a, E40, АН70, АН8, АН63, АН5
	• Мазари-Шариф – Пули-Хумри – Нижний Пяндж – Душанбе – Сары-Таш	EATC 5f, E123, АН60, АН76, АН7, АН65
	• Шерхан-Бандар (Афганистан) – Нижний Пяндж – Душанбе – Вахдат – Джиргатай (Таджикистан) – Карамык (Кыргызстан)	EATC 5g, E123, АН60, АН7, АН65
	• Термез – Сарыасия – Душанбе – Вахдат – Куляб – Хорог – Мургаб – Кульма – Карасу (Китай)	EATC 5h, E60, E009, E008, АН65, АН66, АН4
	• Ташкент – Ойбек – Худжанд – Канибадам – Андархан – Коканд	EATC 5k, E006, АН7
	• Ташкент – Ойбек – Худжанд – Душанбе – Курган-Тюбе – Нижний Пяндж – Шерхан-Бандар (Афганистан)	EATC 5L, АН7
	• Хисарону (Филиос) – Чайкума – развязка Зонгулдак – Деврек – Менген – Гереде – Анкара – Аксарай – Позанты – Мерсин (порт)	EATC 5N, E89, E90, E982
Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ)⁸	Железнодорожный маршрут: Стамбул – Эскишехир – Анкара – Сивас – Карс – Ахалкалаки – Тбилиси – Алят (порт) – Актау/Курык (порт) – Бейнеу – Шымкент – Алматы – Достык – Дружба/Алашанькоу	EATC 3d, ОСЖД 10, E692, E50, ТАЖД
	Ответвления: • Алматы – Алтынколь/Хоргос	
	• Тбилиси – Батуми (порт)/Поти (порт)	EATC 3, ОСЖД 10, E60, ТАЖД
Южный евразийский коридор	• Измир (порт) – Эскишехир	EATC 4d, E674, ТАЖД
	Железнодорожный маршрут: Драгоман – София – Свиленград – Капикуле – Стамбул – Эскишехир – Анкара – Малатья – Капикой – Рази – Казвин – Тегеран – Серахс – Мары – Туркменабат – Навои – Ташкент – Шымкент – Алматы	EATC 4, ОСЖД 6, 10, E70, E60, E50, 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	EATC 4c, ТАЖД

⁸ 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 4а, 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 5а, АН2
	Мазари-Шариф – Пули-Хумри – Кабул – Джелалабад – Торхам – Пешавар – Мансехра – Бешам – Чилас – Гилгит – Кунджераб (пакистанско-китайская граница) – Такскорган – Каши (Кашгар)	ЕАТС 5е, АН76, АН7, АН1
	Карачи – Бела – Вад – Калат – Кветта – Чаман – Кандагар – Герат – Ислам-Кала – Сангбаст – Серахс – Теджен	ЕАТС 5р
	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 5с, ОСЖД 8, 10, 6, Е50, Е597, ТАЖД
	Болашак – Инче-Бурун – Тегеран	ОСЖД 6
	Тегеран – Кум – Арак – Ахваз – Бендер-Эмам (порт)	ЕАТС 5е, 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)	EATC 7, E105
	• Астрахань (порт)/Оля (порт) – Самур – Ялама – Баку (порт) – Астара (Азербайджан) – Астара (Иран) – Казвин – Тегеран	EATC 6a, E119, АН8
	• Астрахань (порт) – Амирабад (порт) – Сари	EATC 6b, АН70
	• Астрахань (порт) – Оля (порт) – Актау (порт) – Бейнеу	EATC 6c, E121, АН70
	• Казвин – Савех – Ахваз – Бендер-Эмам (порт)	EATC 6d, АН8
	• Эсердар – Гудуролум – Инче-Бурун – Горган – Сари – Семнан – Дамган – Язд – Анар – Бендер-Аббас (порт)	EATC 6f, E121, АН70
	• Астрахань – Атырау (порт) – Макат – Бейнеу – Актау (порт) – Туркменбаши (порт) – Ашхабад – Теджен – Серахс – Серакс – Мешхед – Биржанд – Небандан – Даштак – Захедан – Чабахар (порт)	EATC 6g, E40, E121, E60, АН70, АН5, АН75
	• Волгоград – Владикавказ – Нижний Пяндж – Тбилиси – Садахло – Ереван – Ерасх – Горис – Капан – Мегри – (Агарак) – Нурдуз – Джолфа (Иран) – Тебриз	EATC 3d и EATC 4a, E117, АН82
Другие коридоры и маршруты	Железнодорожный маршрут EATC 9 Вайниккала (граница Финляндии) – Лужайка (граница РФ) – Бусловская – Москва – Рязань – Ростов-на-Дону – Краснодар – Новороссийск	EATC 9, ОСЖД 11a, E10, E99
	Ответвления: • Ростов-на-Дону – Волгоград – Баскунчак – Аксарайская	EATC 9b, E99, E50
	• Волгоград – Тихорецкая – Краснодар	EATC 9d
	Автодорожный маршрут EATC 3e Москва – Ефремов – Воронеж – Ростов-на-Дону – Краснодар – Новороссийск (порт) – Кавказ (порт) – Самсун (порт) – Поти/Батуми (порт) – Бургас (порт)	EATC 3e, E115, E97
	Автодорожный маршрут EATC 9 Новосибирск – Барнаул – Бийск – Горно-Алтайск – Ташанта – Улан-Байшинт – Улгий – Ховд – Ярант – граница (749 км) – Цзиньхэ – Каратунгу – Ертай – Цзянцзюньмяо – Сиди – Мицюань – Урумчи	EATC 9, АН4

Источник: ЕАБР, ЕЭК ООН.



Коридоры Евразийского транспортного каркаса

- Северный евразийский коридор

- Центральный евразийский коридор

- ТРАСЕКА

- Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ)

- МТК «Север – Юг»

- Морские коридоры (СМП)

- и Южный глубоководный маршрут)

- Южный евразийский коридор

- Железнодорожный маршрут FATS 9
- Автодорожный маршрут FATS 9

- Другие коридоры и линии

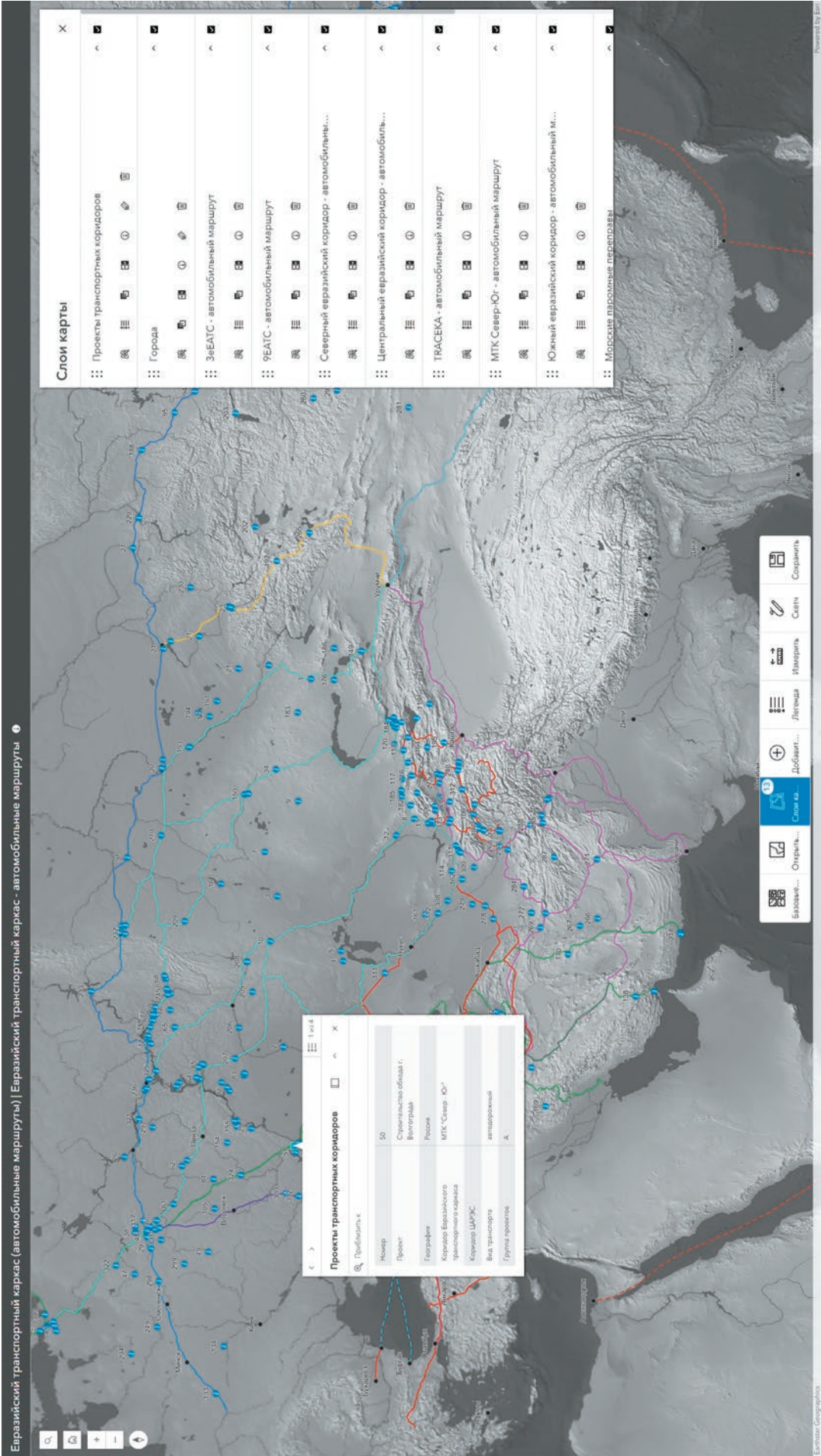
- ## Транспортный узел стыковки коридоров

- Пункт пересечения границы

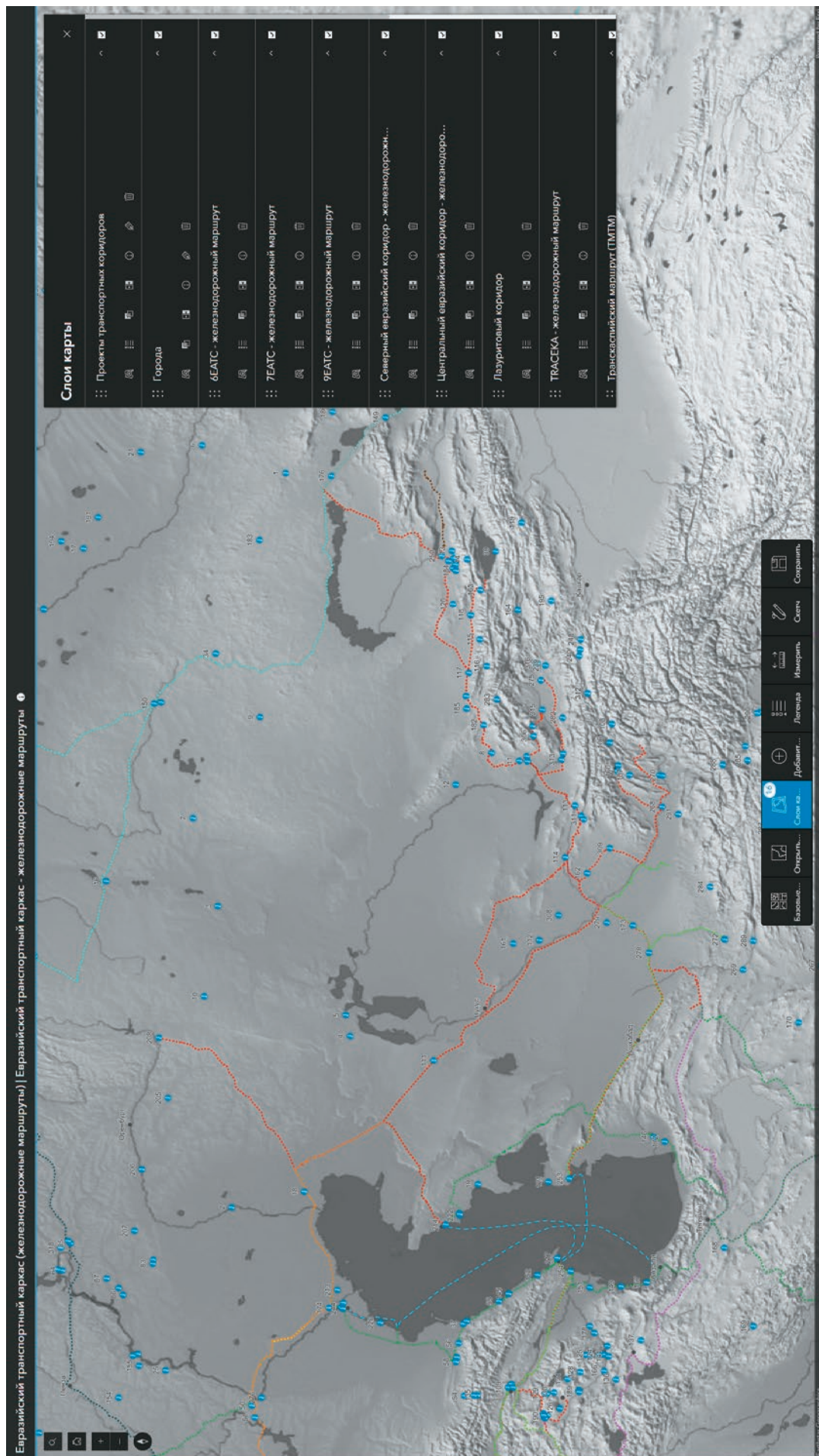
- Строящиеся участки

- Линии в процессе переговоров

↓ Приложение 3. Интерактивная карта инвестиционных проектов и автомобильных маршрутов



↓ Приложение 4. Интерактивная карта инвестиционных проектов и железнодорожных маршрутов



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 07 марта 2025).
- Винокуров, Е., Ахунбаев, А., Забоев, А., Усманов, Н. (2022) *Международный транспортный коридор «Север — Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура*. Доклады и рабочие документы 22/2. Алматы: Евразийский банк развития. Доступно на: <https://eabr.org/analytics/special-reports/evrazijskij-transportnyj-karkas/> (Просмотрено 02 июня 2025).
- 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 07 марта 2025).
- ЕАБР (2011) *Перспективы развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в транспортные маршруты ЕврАзЭС*. — Алматы, 2011. — с. 64. Доступно на: <https://eabr.org/upload/iblock/086/Perspektivy-razvitiya-infrastruktury-avtomobilnykh-i-zheleznykh-dorog-vklyuchennykh-v-transportnye-marshruty-EvrAzES.pdf> (Просмотрено 06 марта 2025).
- 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 11 марта 2025).
- ЕЭК (2024) Доклад за 2023 год о создании и развитии транспортной инфраструктуры на территориях государств — членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток — Запад» и «Север — Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь» (включая информацию о реализации Поручения Евразийского межправительственного совета от 21 июня 2022 г. № 8). ЕЭК, Москва, 2024.
- CAREC (2022) *CAREC Transport Strategy 2030*. Available at: <https://www.carecprogram.org/uploads/CAREC-Transport-Strategy-2030-1.pdf> (Accessed March 11, 2025).
- EU (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 March 12, 2025).
- UNECE (2018) International Transport Infrastructure Observatory. Available at: <https://unece.org/DAM/trans/doc/2018/itc/ECE-TRANS-2018-4e.pdf> (Accessed March 12, 2025).
- 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 March 12, 2025).
- 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 March 11, 2025).

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

ВВП	валовой внутренний продукт
ГИС	геоинформационная система
ГЧП	государственно-частное партнерство
ЕАБР	Евразийский банк развития
ЕАТС	Евро-Азиатские транспортные связи
ЕАЭС	Евразийский экономический союз
ЕС	Европейский союз
ЕЭК	Евразийская экономическая комиссия
ЕЭК ООН	Европейская экономическая комиссия ООН
ЖДПП	железнодорожный пункт пропуска
МАПП	международный автомобильный пункт пропуска
МБР	многосторонний банк развития
МТК	международный транспортный коридор
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
ТЕН-Т	Trans-European Transport Network (Трансъевропейская транспортная сеть)
%	процент
г.	год
гг.	годы
долл.	доллар
км	километр
млн	миллион
млрд	миллиард
трлн	триллион



Аналитика на сайте ЕАБР



Макроэкономический прогноз (RU/EN)

Макроэкономический прогноз ЕАБР 2025–2027

В аналитическом материале резюмированы предварительные итоги экономического развития государств — участников Банка в 2024 г. и представлен прогноз основных макроэкономических показателей стран региона на 2025 г., а также на 2026–2027 гг.



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.



Доклад 25/6 (RU/EN)

Модель макроэкономического анализа и прогнозирования экономики Узбекистана

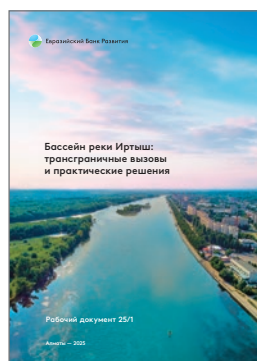
В рабочем документе представлены результаты разработки модели для макроэкономического анализа и прогнозирования экономики Узбекистана. Благодаря интеграции новой модели в модельный комплекс ЕАБР становится возможным более точное и комплексное прогнозирование экономического развития региона операций Банка.



Доклад (RU/EN)

Производство ирригационного оборудования в Центральной Азии: Индустриализация водного сектора

В докладе ЕАБР и ЮНИДО представлен детальный анализ текущего состояния рынка ирригационного оборудования, прогноз его развития и рекомендации по созданию условий для локального производства.



Доклад 25/2 (RU/EN)

Бассейн реки Иртыш: трансграничные вызовы и практические решения

В исследовании Евразийского банка развития «Бассейн реки Иртыш: трансграничные вызовы и практические решения» представлены результаты диагностики и прогноза состояния водных ресурсов в бассейне, определены позиции трех стран и предложены практические решения, включая инвестиционные.



Доклад 25/1 (RU/EN)

Взаимные инвестиции на Евразийском континенте: новые и старые партнеры

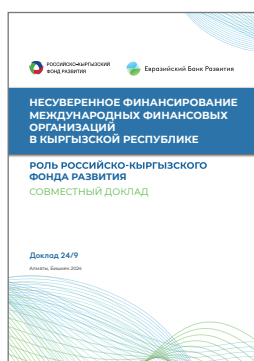
Доклад содержит детальные сведения о масштабах, динамике, географической и отраслевой структуре накопленных взаимных прямых инвестиций между странами Евразийского региона, с одной стороны, и Китаем, Турцией, Ираном, странами Залива, с другой стороны, за период с 2016 г. по первое полугодие 2024 г.



Доклад 24/10 (RU/EN)

Мониторинг взаимных инвестиций ЕАБР — 2024. Евразийский регион

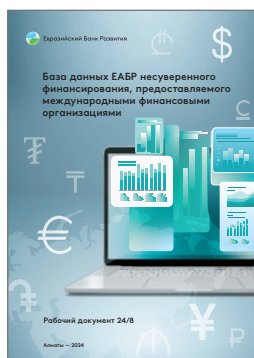
Доклад содержит детальные сведения о масштабах, динамике, географической и отраслевой структуре взаимных прямых инвестиций стран Евразийского региона за период с 2016 г. по первое полугодие 2024 г.



Доклад 24/9 (RU)

Несуверенное финансирование международных финансовых организаций в Кыргызской Республике

Доклад содержит комплексный анализ несuverенного финансирования международных финансовых организаций в Кыргызской Республике за последние 10 лет.



Доклад 24/8 (RU/EN)

База данных ЕАБР несuverенного финансирования, предоставляемого международными финансовыми организациями

База данных несuverенного финансирования международных финансовых организаций (Non-Sovereign Financing Database) — аналитический проект ЕАБР. База данных ЕАБР — динамический инструмент оперативного мониторинга и анализа несuverенного финансирования МФО в Евразийском регионе.



Доклад 24/7 (EN)

Капитал в многосторонних банках развития

В докладе рассмотрены семь вариантов увеличения капитала региональными и субрегиональными многосторонними банками развития в интересах государств-участников. Различные стратегии увеличения капитала могут привести к положительным эффектам.



Доклад 24/6 (RU/EN)

Евразийский транспортный каркас

В докладе рассмотрены десять системных элементов концепции Евразийского транспортного каркаса. Среди них — формирование транспортного перекрестка в Центральной Азии, приоритеты внутрирегиональной транспортной связанности, импульс для реализации агропромышленного потенциала стран региона, совершенствование мягкой инфраструктуры.



Доклад 24/5 (RU/EN)

Питьевое водоснабжение и водоотведение в Центральной Азии

В Центральной Азии 10 млн человек не имеют доступа к безопасной питьевой воде. С учетом приоритетного значения питьевой воды для здоровья населения и масштаба вызовов, в регионе требуется комплексный подход. В исследовании ЕАБР представлен набор практических шагов, который формирует такой подход.



Доклад 24/4 (RU/EN)

Нефтегазохимическая промышленность Евразии: перспективы углубления переработки

В докладе на основе балансового подхода оценивается производственно-ресурсный и экспортный потенциал нефтегазохимического комплекса стран Евразийского региона (Армения, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Россия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан) в перспективе до 2035 г.



Доклад 24/3 (RU/EN)

Инфраструктура Евразии: краткосрочные и среднесрочные тренды

В докладе аналитики ЕАБР определили 10 знаковых кратко- и среднесрочных трендов в энергетике, транспорте, логистике, водоснабжении и телекоммуникациях Евразийского региона.



Доклад 24/2 (RU/EN)

Экономическое сотрудничество в Евразии: практические решения

Доклад «Экономическое сотрудничество в Евразии: практические решения» содержит «меню» из прикладных решений, которые можно реализовать достаточно быстро и в гибких конфигурациях участвующих стран и которые направлены на развитие их взаимовыгодного сотрудничества.



Доклад 24/1 (RU/EN)

Программа развития академической мобильности

Рабочий документ ЕАБР содержит комплексный анализ проблем и конкретные практические решения для обеспечения устойчивого роста межвузовских связей и образовательных обменов в масштабах Евразийского региона (страны ЕАЭС и СНГ) и Большого Евразийского партнерства.



Евразийский Банк Развития

**ДИРЕКЦИЯ ПО АНАЛИТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ
ЕВРАЗИЙСКОГО БАНКА РАЗВИТИЯ**

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



Евразийский Банк Развития

www.eabr.org