



*Бахтиер Низомидинов,
Специалист по мониторингу и оценке
Группы реализации Проекта
при Министерстве транспорта
Республики Таджикистан*

«Евразийский транспортный каркас: обсерватория проектов и интерактивная карта»

Евразийский банк развития опубликовал доклад «Евразийский транспортный каркас: обсерватория проектов и интерактивная карта». Цель рабочего документа — содействие мониторингу и координации развития инфраструктуры коридоров и маршрутов Евразийского транспортного каркаса (ЕТК).

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.

В докладе проанализировано развитие 325 проектов, включенных в ЕТК, по состоянию на 1 июля 2025 года. Общий объем инвестиций по ним составляет 234,1 млрд долларов США. Более 60% проектов находятся на стадии реализации, 12,8% — на стадии подготовки проектной документации, 27,2% — на стадии планирования.

Более половины (51,9%) общего объема инвестиций, предусмотренных для развития международных транспортных коридоров ЕТК до 2035 года, планируется направить на развитие автодорожной инфраструктуры.

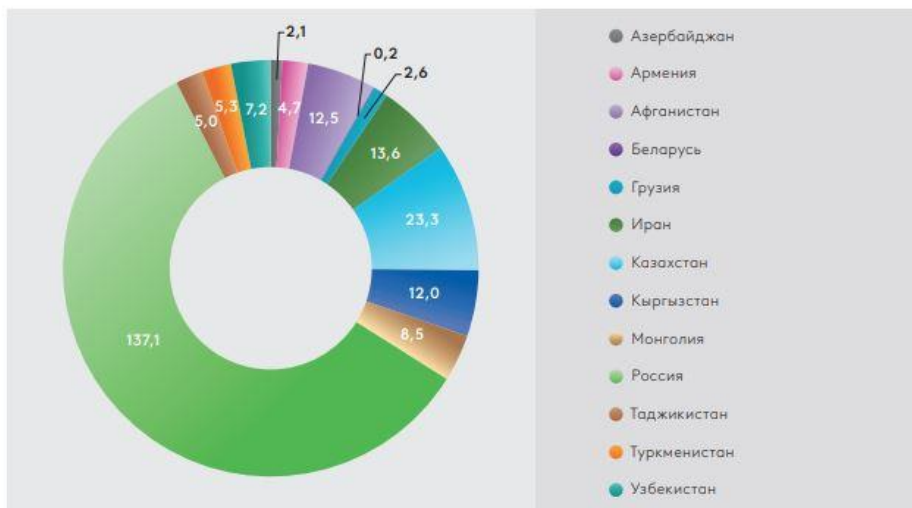
Для развития логистики, торговли и туризма, особенно в странах и регионах, не имеющих выхода к морю, необходимо создание качественных скоростных автомобильных дорог. К 2035 году торговлю и туризм будут обслуживать скоростные автомагистрали общей протяженностью более 10 тыс. км как минимум в семи странах Евразийского региона.

Особое значение развитие автодорожной инфраструктуры имеет для Центральной Азии, где автомобильный транспорт играет ключевую роль в повышении транспортной связанности.

На страны Центральной Азии приходится более 22% инвестиций, направляемых на развитие ЕТК. Здесь реализуются или планируются к реализации 90 проектов на общую сумму около 53 млрд долларов США. Почти две трети этих инвестиций направлены на развитие сети магистральных автодорог

В разрезе стран семь из десяти крупнейших проектов развития Евразийского транспортного каркаса реализуются на территории России.

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



Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

по коридору ТРАСЕКА отмечены следующие автодорожные маршруты, проходящие через территорию Республики Таджикистан:

Ташкент — Канибадам — Андижан;

Бухара — Карши — Термез — Курган-Тюбе — Куляб;

Душанбе — Термез;

Шерхан-Бандар (Афганистан) — Нижний Пяндж — Душанбе — Вахдат — Джиргаталь (Таджикистан) — Карамык (Кыргызстан);

Мазари-Шариф — Пули-Хумри — Нижний Пяндж — Душанбе — Сары-Таш;

Термез — Сарыасия — Душанбе — Вахдат — Куляб — Хорог — Мургаб — Кульма — Карасу (Китай);

Ташкент — Ойбек — Худжанд — Канибадам — Андархан — Коканд;

Ташкент — Ойбек — Худжанд — Душанбе — Курган-Тюбе — Нижний Пяндж — Шерхан-Бандар (Афганистан).

По Южно-Евразийскому коридору указан следующий 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).

Доклад ЕАБР охватывает 13 стран Евразийского региона: Азербайджан, Армению, Афганистан, Беларусь, Грузию, Иран, Казахстан, Кыргызстан, Монголию, Россию, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

Данные обсерватории формируются и регулярно обновляются на основе открытых источников, включая национальные и международные программы развития транспорта, пресс-релизы, экспертные оценки и другие доступные материалы.

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.

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.

Обсерватория содержит сведения о проектах развития транспортной инфраструктуры в 13 странах Евразийского региона (рисунок 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.



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

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



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.

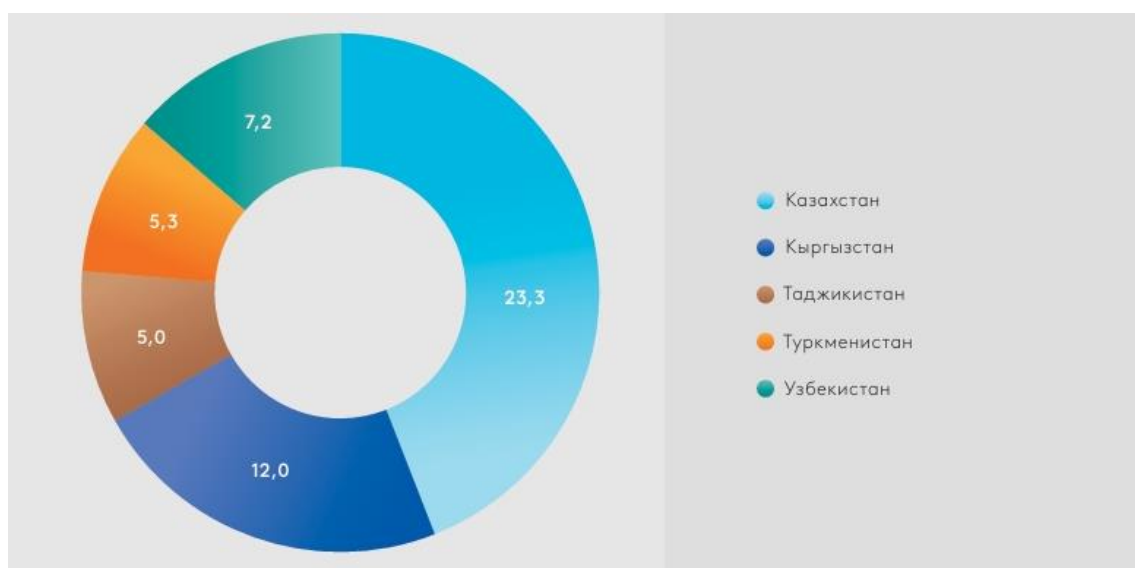
Дефицит располагаемых средств (собственных или заемных) означает, что многие крупные национальные и региональные проекты не могут быть реализованы одновременно. Именно поэтому многие крупные проекты во всех шести перечисленных Сводный анализ развития инфраструктуры Евразийского транспортного каркаса 29 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.

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.

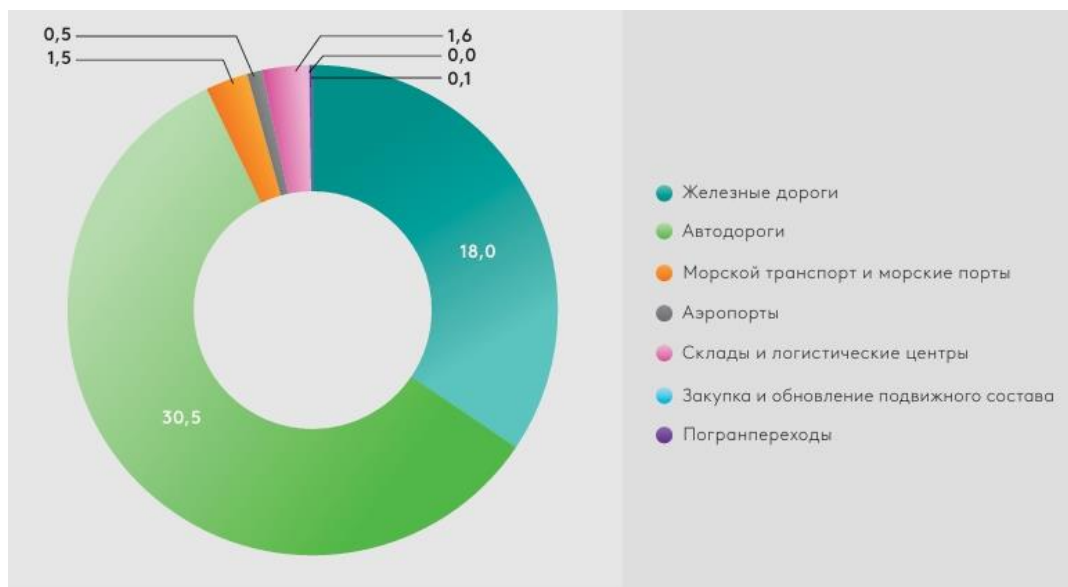
Инвестиции направлены на развитие пяти из шести коридоров ЦАРЭС, проходящих через Центральную Азию. Примерно 44,1% от общего объема инвестиций, направленных на развитие Евразийского транспортного каркаса в Центральной Азии (23,3 млрд долл.), приходится на проекты, реализуемые в Казахстане. На Кыргызскую Республику приходится 22,7% от общего объема инвестиций, Узбекистан — 13,7%, Туркменистан — 10%, Таджикистан — 9,6%



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

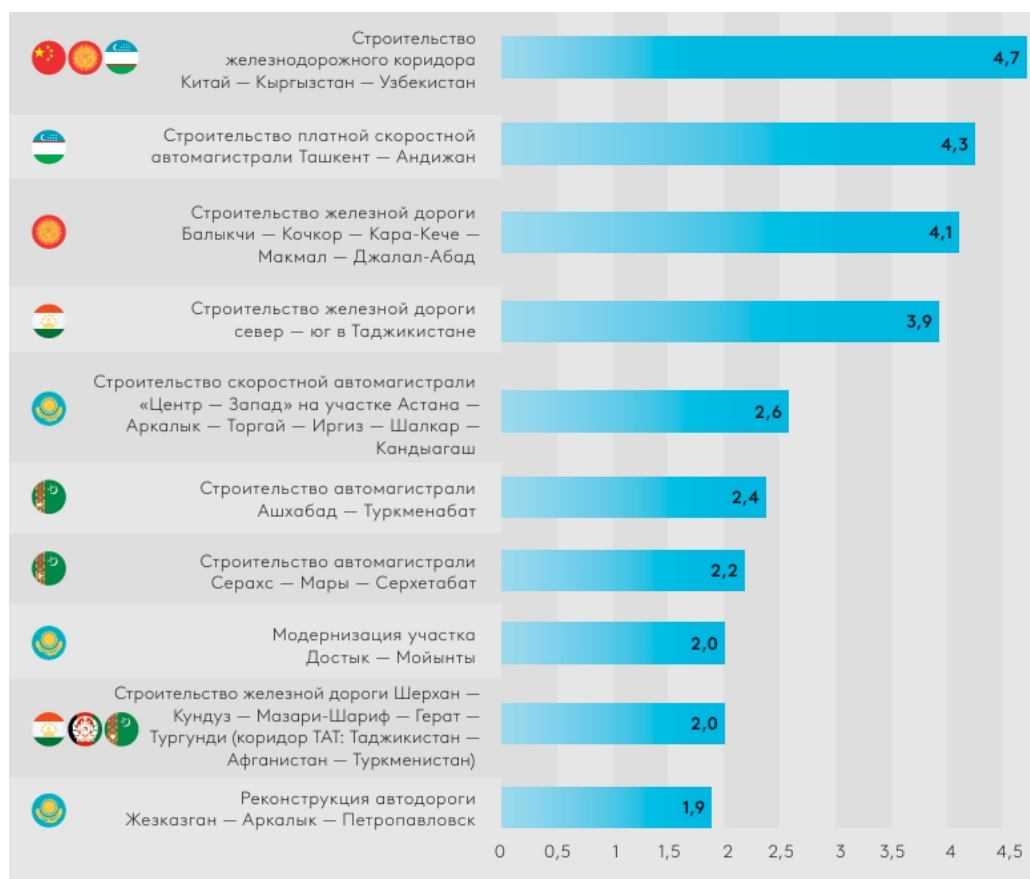


Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

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.

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





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.

