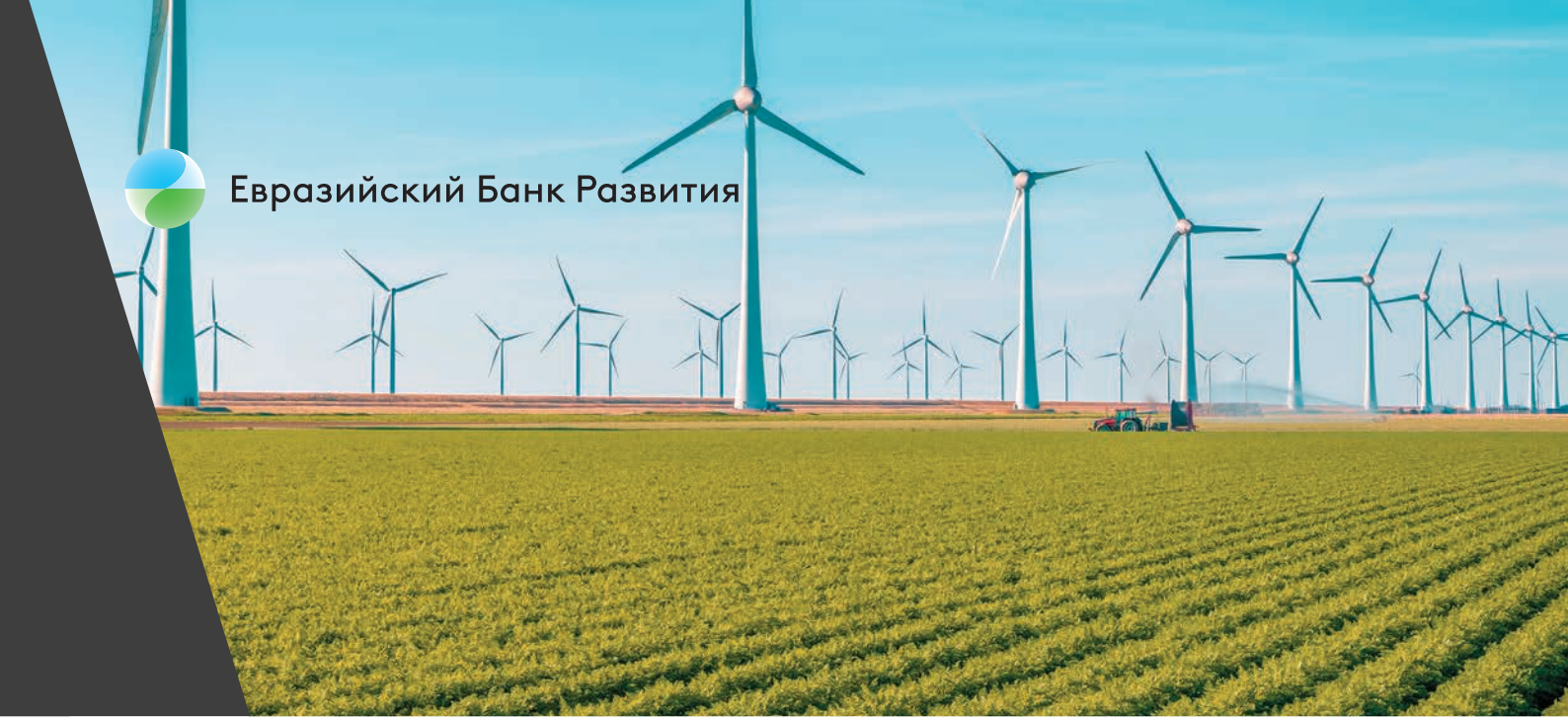
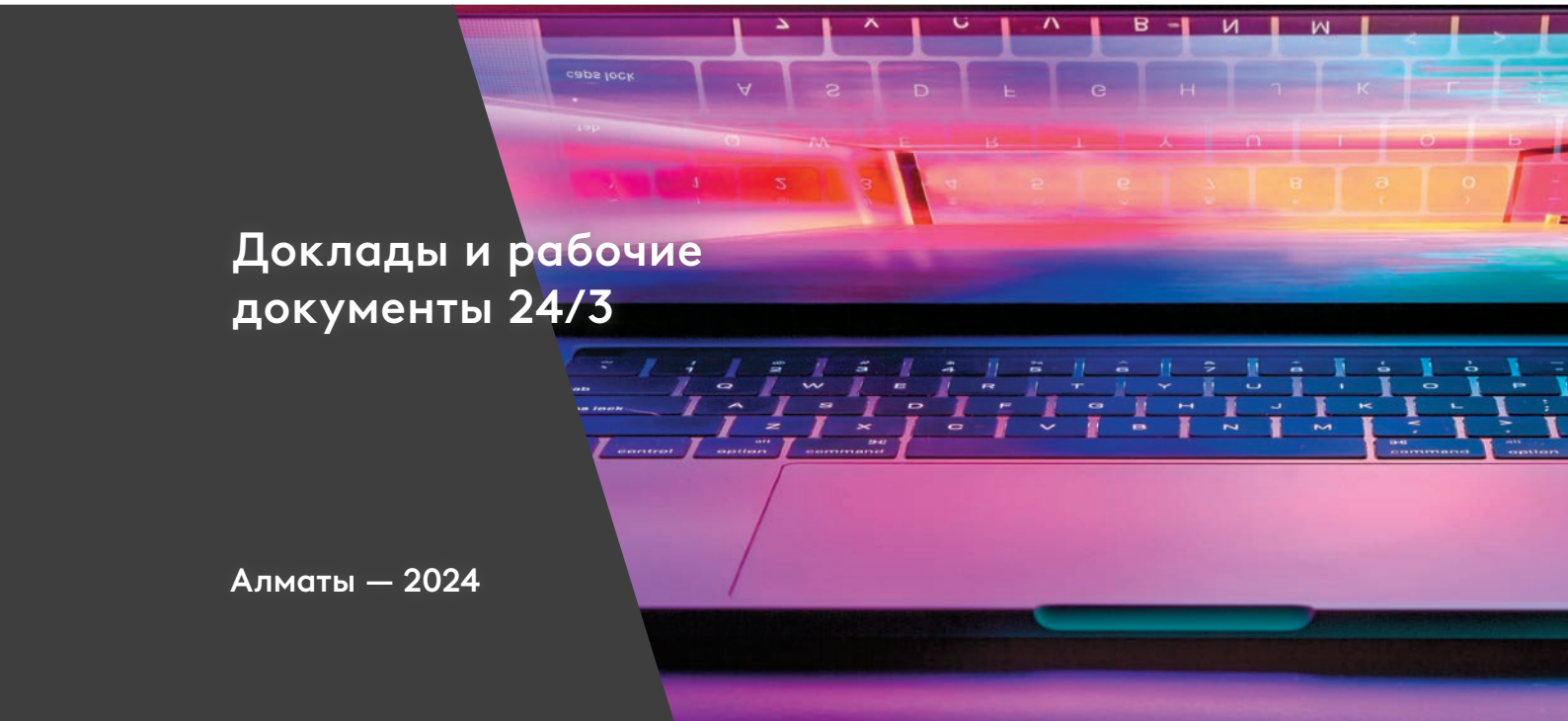
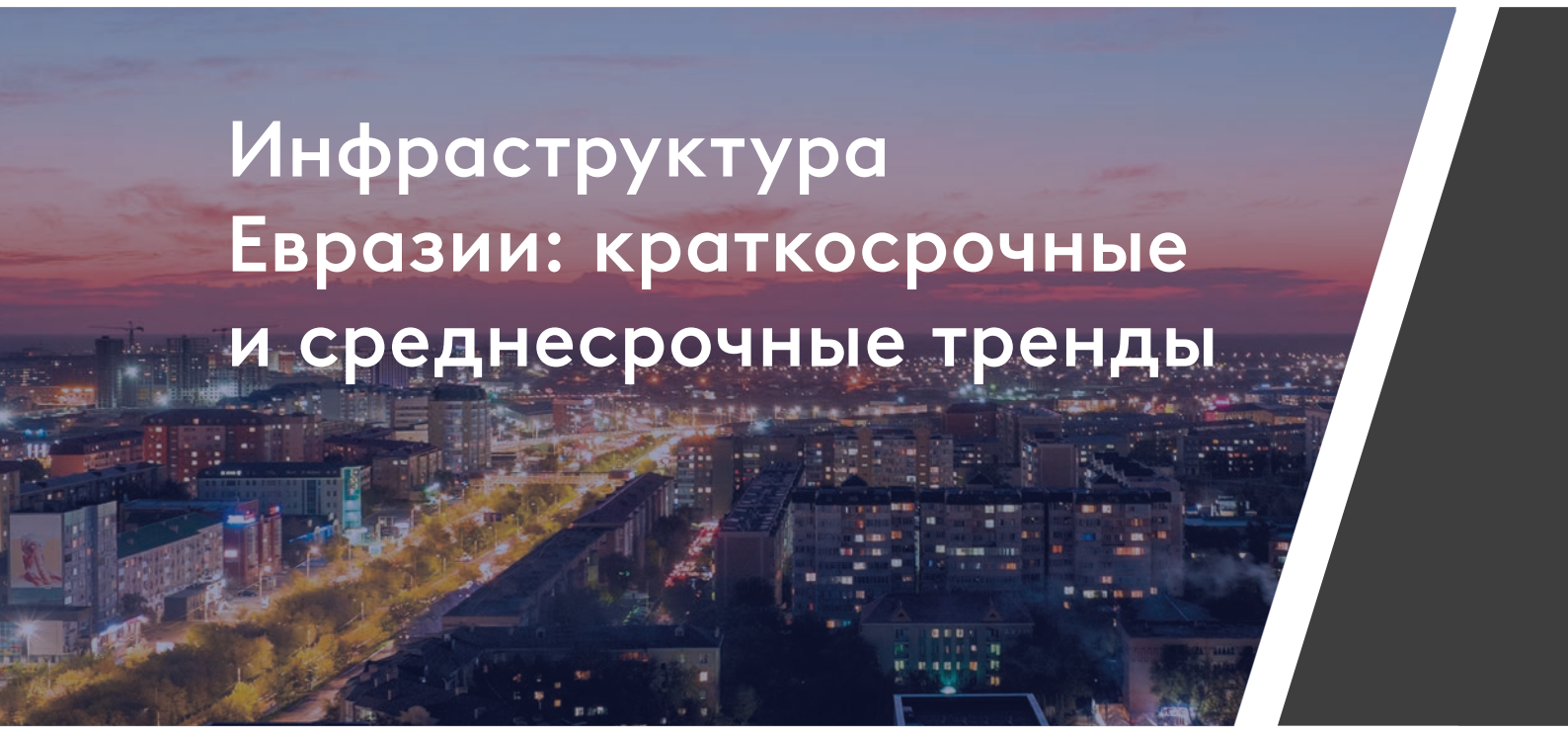




Евразийский Банк Развития



# Инфраструктура Евразии: краткосрочные и среднесрочные тренды



Доклады и рабочие  
документы 24/3

Алматы — 2024

# ИНФРАСТРУКТУРА ЕВРАЗИИ: КРАТКОСРОЧНЫЕ И СРЕДНЕСРОЧНЫЕ ТРЕНДЫ

## КЛЮЧЕВЫЕ ВЫВОДЫ

## АНАЛИТИЧЕСКИЙ ДОКЛАД '24

1

ТРЕНД

Сопряжение коридоров «Восток — Запад» и «Север — Юг» создает синергию в транспорте и логистике

2

ТРЕНД

Газотранспортная инфраструктура переориентируется на Восток

3

ТРЕНД

Расширяется инфраструктура производства и логистики продовольствия

4

ТРЕНД

Быстрая урбанизация в Центральной Азии повышает спрос на устойчивую городскую инфраструктуру

5

ТРЕНД

Ускоряются темпы развития цифровых компонентов розничных финансовых услуг и услуг госсектора

6

ТРЕНД

Складской бум: бурный рост электронной торговли стимулирует расширение логистической инфраструктуры

7

ТРЕНД

Сокращение транзита компенсируется расширением грузооборота с Китаем

8

ТРЕНД

Центральная Азия усиливает сотрудничество с Китаем в электроэнергетике

9

ТРЕНД

Активизируется региональное сотрудничество в водно-энергетическом комплексе Центральной Азии

10

ТРЕНД

Резко усиливается активность в сфере ирригации в Центральной Азии



Винокуров, Е. (ред.), Ахунбаев, А., Чуев, С., Адахаев, А. (2024). *Инфраструктура Евразии: краткосрочные и среднесрочные тренды*. Доклады и рабочие документы 24/3. Алматы: Евразийский банк развития.

Цель доклада — исследование основных трендов инфраструктурного развития в Евразийском регионе. В докладе содержится анализ состояния инфраструктуры ключевых отраслей, находящихся в сфере интересов многосторонних банков развития (МБР), в том числе ЕАБР (транспорт, логистика, энергетика, водоснабжение, телекоммуникации и др.). Предметом исследования являются стратегические направления перспективного развития инфраструктуры, содействующие повышению уровня экономической интеграции в регионе. Проведенный анализ позволяет на основе выявленных трендов развития инфраструктуры определить перспективные направления деятельности основных участников инвестиционного рынка (в том числе используемые формы инвестиций), а также отследить институциональные изменения и выявить государственные приоритеты дальнейшего развития. *В текущих условиях регион Центральной Азии приобрел максимальную значимость и вызывает интерес крупнейших политических и экономических субъектов, поэтому и в отчете ему уделено наибольшее внимание.*

**Ключевые слова:** Евразийский регион, Центральная Азия, инфраструктура, транспортные коридоры, логистика, цифровизация, урбанизация, ирригация, продовольственная безопасность, международные банки развития, инвестиции.

**JEL:** F15, F18, H54, L90, O13, O18.

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/>

Комментарии, предложения и замечания к настоящему докладу вы можете направить по адресу [research@eabr.org](mailto:research@eabr.org).

© Евразийский банк развития, 2024

# СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ .....	4
ТРЕНД 1. СОПРЯЖЕНИЕ КОРИДОРОВ «ВОСТОК — ЗАПАД» И «СЕВЕР — ЮГ» СОЗДАЕТ СИНЕРГИЮ В ТРАНСПОРТЕ И ЛОГИСТИКЕ.....	5
ТРЕНД 2. ГАЗОТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ПЕРЕОРИЕНТИРУЕТСЯ НА ВОСТОК .....	11
ТРЕНД 3. РАСШИРЯЕТСЯ ИНФРАСТРУКТУРА ПРОИЗВОДСТВА И ЛОГИСТИКИ ПРОДОВОЛЬСТВИЯ .....	17
ТРЕНД 4. БЫСТРАЯ УРБАНИЗАЦИЯ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ ПОВЫШАЕТ СПРОС НА УСТОЙЧИВУЮ ГОРОДСКУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ .....	23
ТРЕНД 5. УСКОРЯЮТСЯ ТЕМПЫ РАЗВИТИЯ ЦИФРОВЫХ КОМПОНЕНТОВ РОЗНИЧНЫХ ФИНАНСОВЫХ УСЛУГ И УСЛУГ ГОССЕКТОРА .....	29
ТРЕНД 6. СКЛАДСКОЙ БУМ: БУРНЫЙ РОСТ ЭЛЕКТРОННОЙ ТОРГОВЛИ СТИМУЛИРУЕТ РАСШИРЕНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ .....	35
ТРЕНД 7. СОКРАЩЕНИЕ ТРАНЗИТА КОМПЕНСИРУЕТСЯ РАСШИРЕНИЕМ ГРУЗОБОРОТА С КИТАЕМ .....	41
ТРЕНД 8. ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ УСИЛИВАЕТ СОТРУДНИЧЕСТВО С КИТАЕМ В ЭЛЕКТРОЭНЕРГЕТИКЕ .....	47
ТРЕНД 9. АКТИВИЗИРУЕТСЯ РЕГИОНАЛЬНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В ВОДНО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКОМ КОМПЛЕКСЕ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ.....	53
ТРЕНД 10. РЕЗКО УСИЛИВАЕТСЯ АКТИВНОСТЬ В СФЕРЕ ИРРИГАЦИИ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ .....	59
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ .....	64
СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ .....	67

# ВВЕДЕНИЕ

Евразийский регион<sup>1</sup> движется по пути инклюзивного роста и устойчивого развития. Государства региона интегрировали в свою экономическую политику Цели устойчивого развития (ЦУР) ООН на период до 2030 г. Однако у всех этих государств есть одна общая черта, характерная для большинства развивающихся стран. Это значительный дефицит и высокий износ инфраструктуры — транспортно-логистической, энергетической, телекоммуникационной, ирригационной, инфраструктуры водоснабжения и водоотведения и др. Основная причина этому — недостаточный уровень инфраструктурных инвестиций.

Недостаток устойчивой инфраструктуры — основное препятствие для достижения ЦУР. В частности, это мешает обеспечению всеобщего доступа к воде и санитарии (ЦУР № 6), электричеству (ЦУР № 7), устойчивости городов (ЦУР № 11), создает барьеры в сфере продовольственной безопасности (ЦУР № 2), препятствует устойчивой индустриализации и развитию инноваций (ЦУР № 9) и др. Дефицит инфраструктуры ограничивает возможности для расширения производственных мощностей и улучшения торговых и инвестиционных связей между странами региона, сдерживает экономический рост и социальное развитие, снижает шансы своевременно реагировать на экологические и климатические риски. Без ликвидации инфраструктурных разрывов выполнение странами региона обязательств по достижению ЦУР невозможно.

Потребности в инфраструктуре в Евразийском регионе будут только увеличиваться. В ближайшие десятилетия ее износ станет еще заметнее. Быстрая урбанизация будет генерировать значительный спрос на новую инфраструктуру. Активное внедрение новых технологий, а также климатические изменения формируют новые потребности. В регионе меняются направления торговых потоков, создаются новые транспортные коридоры и энергетические связи. Как следствие, все страны Евразийского региона стараются реализовывать как отдельные программы, так и региональные инициативы по улучшению своей инфраструктуры. Обновляется регуляторная и институциональная повестка, открываются новые направления регионального и международного сотрудничества.

Перед докладом поставлена задача: выявить важнейшие краткосрочные и среднесрочные инвестиционные и институциональные тренды, которые формируются сегодня в инфраструктуре Евразийского региона. Эти тренды будут определять направления развития инфраструктуры на горизонте двух-трех лет. Они отражают значительные вызовы, решение которых входит в мандат многосторонних банков развития (МБР), в том числе Евразийского банка развития. Эти финансовые институты играют значимую роль в рассматриваемых процессах, предоставляя долгосрочное финансирование, техническую помощь и политические консультации для стран региона. Особое внимание в докладе сфокусировано на Центральной Азии, которая вызывает сегодня растущий интерес со стороны крупнейших политических и экономических субъектов. 10 выявленных трендов представлены в порядке стратегической значимости для всего Евразийского региона. Каждый тренд раскрывается в форме отдельной секции.

<sup>1</sup> Для целей доклада и анализа Евразийский регион охватывает следующие страны: Армения, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Россия, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.



# ТРЕНД 1

**СОПРЯЖЕНИЕ КОРИДОРОВ  
«ВОСТОК — ЗАПАД» И «СЕВЕР — ЮГ»  
СОЗДАЕТ СИНЕРГИЮ В ТРАНСПОРТЕ  
И ЛОГИСТИКЕ**

Евразийский транспортный каркас вступил в фазу интенсивного развития. Увеличиваются грузовые потоки в восточном и южном направлениях. Резко возросла нагрузка на транспортно-логистическую инфраструктуру Северного и Центрального евразийских коридоров. Страны региона определили приоритетные инвестиционные проекты и запустили «большую стройку». Выдвигаются инициативы создания новых МТК на направлениях восток — запад и север — юг, что предполагает расширение архитектуры каркаса. Налицо острая необходимость внедрения цифровых решений и обеспечения «бесшовности» грузоперевозок. В ближайшие годы потребность в инфраструктурных инвестициях останется на высоком уровне, и именно они будут приоритетом для банков развития, в том числе многосторонних. Формирование эффективных международных транспортных коридоров будет означать большой прогресс для Евразийского региона, особенно для стран, не имеющих выхода к морю. Главные ожидаемые эффекты: повышение транспортной и экономической связанности, снижение издержек экспортеров и импортеров, рост мобильности населения.

# 1

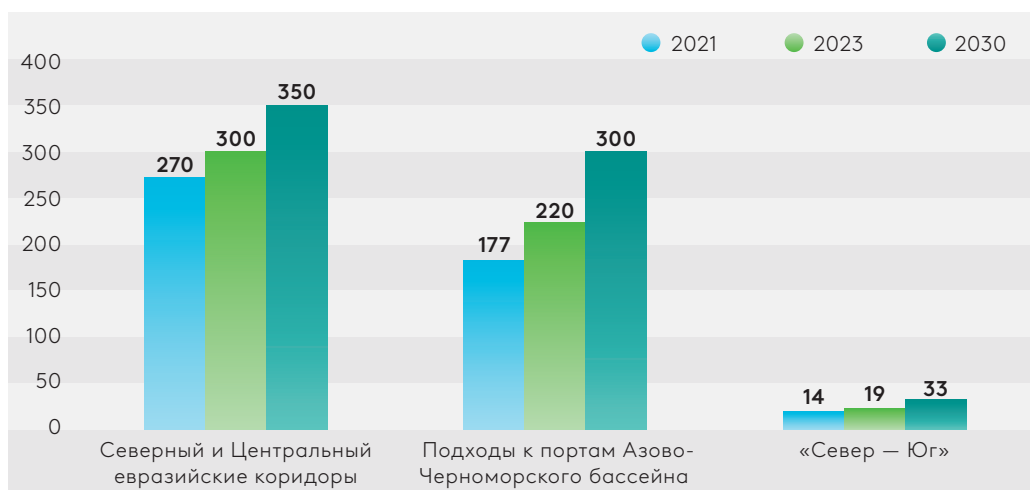
**Формирование эффективных международных транспортных коридоров очень много значит для всех стран Евразийского региона.** МТК обеспечивают устойчивость логистических цепочек для экспортно-импортных поставок товаров и стимулируют комплексное пространственное развитие внутренних территорий региона. Потенциал транспортных коридоров существенно возрастает за счет их стыковки на разных направлениях, что дает транспортным операторам и грузовладельцам дополнительные возможности сокращать временные и финансовые издержки при организации международных перевозок. Реализация проектов развития транспортной инфраструктуры, входящей в Евразийский транспортный каркас, концепцию которого разработал ЕАБР (Винокуров и др., 2021a), способствует повышению синергетических эффектов от сопряжения транспортных коридоров для всех стран.

**Структурная трансформация евроазиатских транспортных связей началась в пандемию COVID-19 и значительно усилилась в 2023 г.** В период пандемии COVID-19 евроазиатские железнодорожные коридоры приобрели особую привлекательность по сравнению с морским и автомобильным транспортом, работа которого была нарушена из-за введения противоэпидемиологических мер.

Начавшееся с 2022 г. **переключение грузопотоков на восток и юг изменило географию функционирования транспортной сети.** В 2023 г. из общего объема (более 650 млн тонн) международных грузовых перевозок по коридорам Евразийского транспортного каркаса 46% (300 млн тонн, +11% к 2021 г.) пришлось на Центральный и Северный евразийские коридоры, включая порты Дальневосточного бассейна, 34% (220 млн тонн, +24%) — на порты Азово-Черноморского бассейна (АЧБ), 3% (19 млн тонн, +38%) — на коридор «Север — Юг» (Правительство РФ, 2024). Еще порядка 15% (около 100 млн тонн) было доставлено в международном сообщении к портам

Балтийского бассейна. При этом существенно возрос удельный вес Северного и Центрального евразийских коридоров, подходов к портам АЧБ, также МТК «Север — Юг». Удельный вес направления на балтийские порты существенно сократился (в 2021 г. было более 20%).

↓ Рисунок 1. Объем грузоперевозок по направлениям Евразийского транспортного каркаса, млн тонн



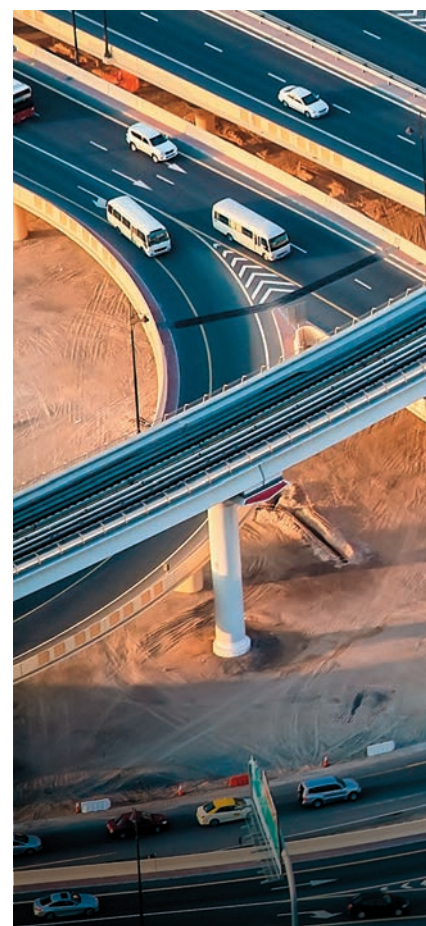
Источник: оценки и прогнозы Правительства РФ.

**На восточном направлении в приоритете работа по расширению пропускных способностей** — этого требуют увеличившиеся объемы торговли с Китаем и другими азиатскими странами. К 2023 г. в развитие инфраструктуры Восточного полигона (объединяет Транссиб и БАМ и дает выход к портам Дальневосточного бассейна) из инвестиционной программы ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») было вложено более 15 млрд долл. (вторые главные пути, переходы, мосты, электрификация, цифровые решения и др.). Развернуты новые специализированные транспортно-логистические центры и вспомогательные тыловые площадки. Завершена или заканчивается модернизация в общей сложности более чем на 140 объектах. В результате провозная способность выросла до 173 млн тонн (155 млн в 2022 г.), в 2024 г. планируется увеличение показателя до 180 млн тонн, а к 2032 г. — до 255 млн тонн. На всем протяжении Северного евразийского коридора будет построено более 30 транспортно-логистических центров. Что касается автодорожной инфраструктуры, объем инвестиций в самую протяженную в России новую скоростную автомагистраль М-12 Москва — Казань, введенную в эксплуатацию на всей протяженности в декабре 2023 г., составил более 10 млрд долл. В Центральной Азии в течение года резко выросло число инициатив по развитию широтных транспортных коридоров. В фокусе особого внимания традиционные транспортные маршруты «Восток — Запад», включая Центральный евразийский коридор, и МТК ТРАСЕКА, включая Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ). Заинтересованность в их развитии проявляют все ключевые игроки: Россия, Китай, Иран, Индия, Турция, Пакистан, европейские страны и США.



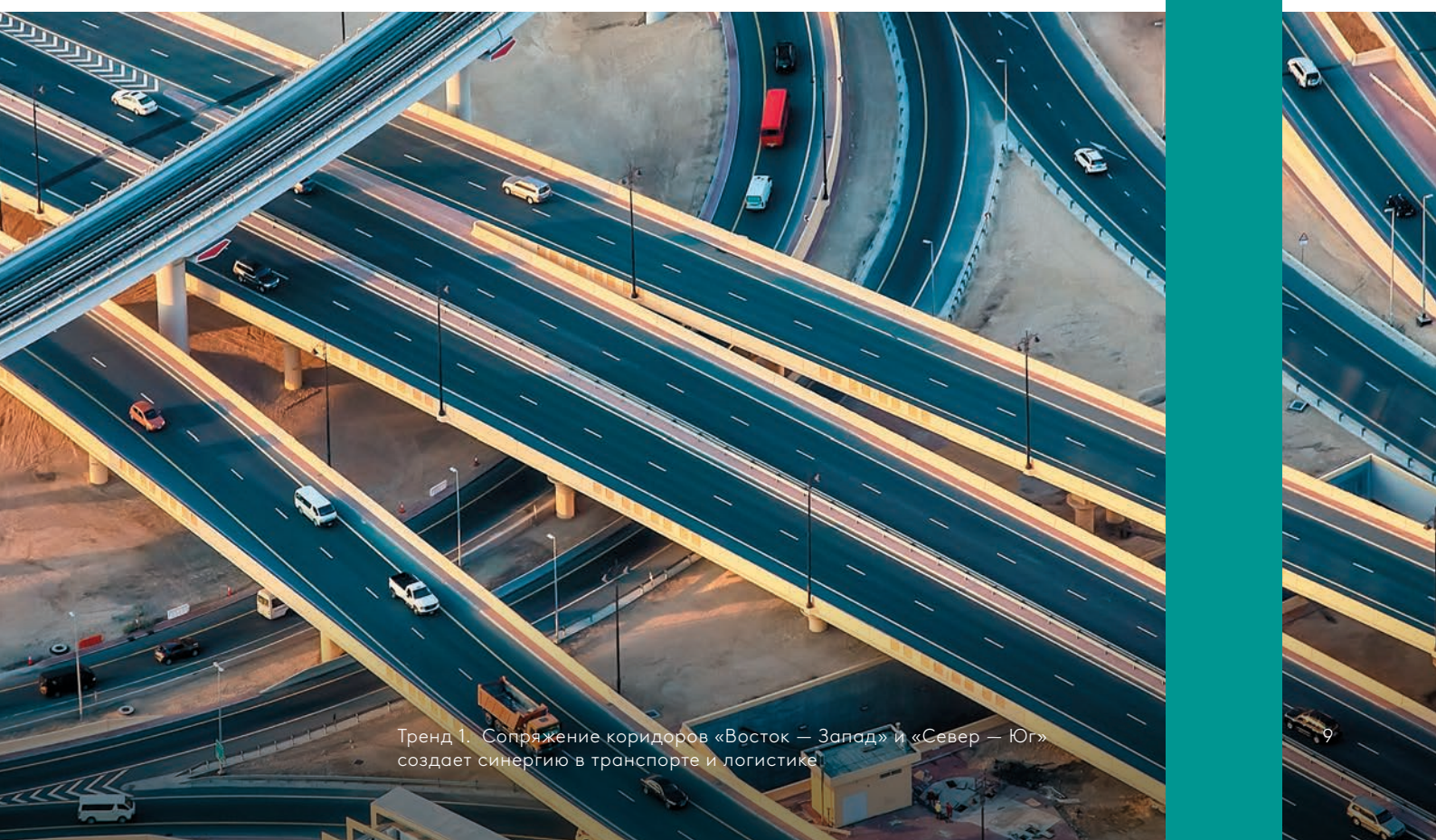
**От эффективности работы портов Азово-Черноморского бассейна и наземных подходов к ним зависит развитие транспортных связей Евразийского региона с мировыми рынками.** Через Новороссийский порт и гавани Азовского моря поставляются наибольшие объемы зерна, а также удобрения, металлы, нефть и другие полезные ископаемые. Перерабатывающие мощности морских портов в целом достаточны. Порты справляются с увеличивающимся грузооборотом. На данном направлении в фокусе проекты и мероприятия по повышению пропускной способности железных и автомобильных дорог, пунктов пропуска. В инвестиционной программе ОАО «РЖД» заложена реконструкция части железных дорог, что позволит увеличить их провозную способность (в том числе для увеличения пассажирских перевозок) в направлении портов АЧБ. К приоритетным относятся автодорожные проекты. Эффективная транспортно-логистическая инфраструктура в АЧБ необходима для всех стран Евразийского региона. Здесь стыкуются такие широтные маршруты, как Самара — Волгоград — Новороссийск и Волгоград — Ростов, имеющие ключевое значение для доступа грузов Казахстана и других стран Центральной Азии к АЧБ, с меридиональными маршрутами (Москва — Воронеж — Ростов — Новороссийск и Волжско-Донской водный путь). Сопряжение таких маршрутов потенциально обеспечит высокий синергетический эффект для грузоперевозок. Беларусь при этом получает возможность переориентировать свои экспортные маршруты на российские порты АЧБ.

**В 2023 г. МТК «Север — Юг» занял особое место в новой конфигурации евразийских транспортных коридоров.** В течение года были подписаны соглашения по достройке последнего необходимого участка железной дороги западного маршрута «Север — Юг» — Решт — Астара в Иране — стоимостью 1,6 млрд евро (1,3 млрд евро — кредит РФ, остальное — средства иранской стороны и инфраструктурных банков). К реализации этого проекта должны приступить в 2024 г. Окончание работ запланировано на 2027 г. Реализуются проекты по расширению мощностей морских портов Оля, Актау, Курык и др. Ведется работа по созданию союза особых экономических зон. Для стимулирования перевозок транзитные страны вводят льготы на контейнерные доставки с едиными пониженными ставками за использование инфраструктуры. Так, ОАО «РЖД» заявило о достижении договоренностей с партнерами относительно скидок на восточном маршруте МТК «Север — Юг» (40% в Казахстане на перевозки основной номенклатуры грузов, 40–50% в Туркменистане).



**К 2030 г. у МТК «Север — Юг» есть потенциал увеличения объема грузоперевозок до 30 млн тонн и более.** Грузоперевозки по МТК «Север — Юг» динамично развиваются. Объемы пока меньше, чем на других направлениях международных перевозок, однако имеют большой потенциал для роста. В 2022 г. объем перевозок составил примерно 16 млн тонн, в 2023 г. оценивается в 19 млн тонн. Динамика значительно превосходит все ожидания. Согласно оптимистическому прогнозу ЕАБР за 2021 г., потенциал грузоперевозок МТК оценивался в 24,7 млн тонн к 2030 г. (Винокуров и др., 2021а). По всей видимости, этот объем будет достигнут значительно раньше, и многие оценки пересматриваются в сторону повышения.

**МТК «Север — Юг» имеет исключительное значение для реализации планов по перестройке евразийских маршрутов.** Он представляет собой интегрированный транспортный маршрут, который соединяет северо-западную часть ЕАЭС с государствами Центральной Азии, регионом Персидского залива и странами Индийского океана. Коридор включает различные виды транспорта: железнодорожный, автомобильный и внутренний водный. Инфраструктура МТК обеспечивает гибкость и разнообразие транспортных маршрутов, а также способствует облегчению международной торговли и развитию сотрудничества между регионами, которые он соединяет. Важным для развития коридора является совершенствование мягкой инфраструктуры, особенно в области гармонизации процедур пересечения границ, координации тарифной политики и внедрения цифровых инструментов (Винокуров и др., 2022а).



Тренд 1. Сопряжение коридоров «Восток — Запад» и «Север — Юг» создает синергию в транспорте и логистике.

**Меридиональные коридоры крайне важны для всех государств Евразийского региона.** В течение года были предложены различные варианты расширения транспортных связей ЦА с МТК «Север — Юг». С одной стороны, рассматривается возможность создания нового коридора, связывающего Беларусь, Россию, Казахстан, Узбекистан, Афганистан и Пакистан. С другой стороны, Кыргызстан, Россия, Туркменистан, Узбекистан договорились о создании мультимодального Южного транспортного коридора между Центральной Азией и Россией. Маршрут пройдет с юга Кыргызстана в Узбекистан, далее — в Туркменистан, в порт Туркменбаши на Каспийском море, а после направится на север в Астрахань. Планируется перевести часть грузового потока Центральноазиатского региона на маршрут МТК «Север — Юг» в порт Астрахани. В развитии МТК «Север — Юг» заинтересована также Армения, которая реализует проекты по реконструкции и строительству маршрута, связывающего Иран и Грузию через территорию страны.

Уникальное направление МТК «Север — Юг» создает возможности для **сопряжения с другими глобальными и региональными транспортными коридорами**, проходящими с востока на запад: евразийским коридором Транссиб и его составляющими — железнодорожными коридорами № 1 и № 2 ОСЖД, а также международным транспортным маршрутом Европа — Западный Китай (ЕЗК); коридорами № 5 и № 8 ОСЖД, соединяющими Китай и регион Центральной Азии со странами Центральной и Восточной Европы (ЦВЕ); международным транспортным коридором ТРАСЕКА и проходящими по его оси международным Лазуритовым транспортным коридором (Lapis Lazuli), международным маршрутом Черное море — Каспийское море (BSCS); транспортным коридором № 2 ЦАРЭС; евразийским транспортным коридором «Южный», соединяющим страны Юго-Восточной Азии с Индией, Пакистаном, Ираном и Турцией (в настоящее время функционирует только на участках между Ираном и Турцией, гораздо менее интенсивно — между Пакистаном и Ираном). Обширная мозаика комбинаций сопряжения создает широкие возможности для доставки грузов между различными странами на евразийском пространстве.

# ТРЕНД 2

ГАЗОТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА  
ПЕРЕОРИЕНТИРУЕТСЯ НА ВОСТОК

В 2023 г. в Евразийском регионе усилилось внутрирегиональное и международное сотрудничество по восстановлению и расширению связывающей газотранспортной инфраструктуры. Реализуются инвестиционные проекты. Прорабатываются новые маршруты поставок газа. Это долгосрочный тренд с высокой значимостью для всех стран Евразийского региона. Он подразумевает реализацию инвестиционных проектов по следующим направлениям: реконструкция и строительство новых газопроводов, развитие газораспределительных сетей, газохранилищ, заводов по производству и терминалов по регазификации СПГ, газохимических производств и др.

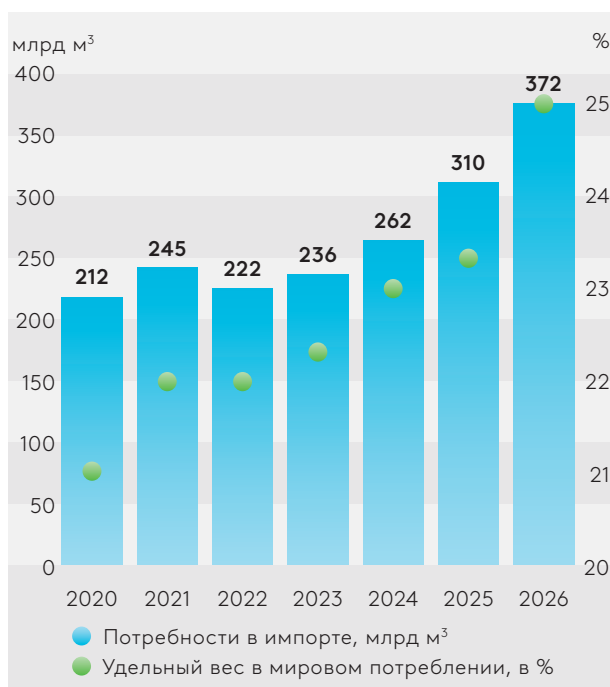


**Мировые газовые рынки находятся в фазе структурной трансформации.** Среди ключевых трендов — **смещение спроса на природный газ в Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР).** После сокращения на 1,5% в 2022 г. спрос на природный газ в АТР вернулся к росту в 2023 г. и увеличился, по оценкам, на 2,5%. Этот рост был обеспечен в первую очередь Китаем, Индией и некоторыми развивающимися азиатскими рынками (IEA, 2024a). Согласно International Energy Agency, к 2026 г. потребности этого региона в импорте газа оцениваются в 372 млрд м<sup>3</sup> (на 150 млрд м<sup>3</sup> больше, чем в 2022 г.) и составят 35% внутреннего потребления. Темпы прироста потребления будут в два-три раза превышать среднемировые, и его удельный вес в мировом спросе увеличится до 25% (22% в 2022 г.). Китай обеспечит половину увеличения глобального спроса на газ (IEA, 2024b).

2

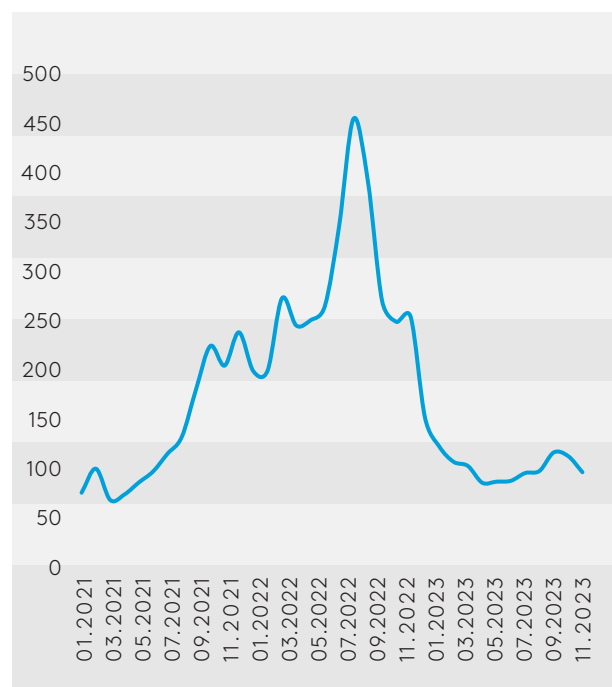


↓ Рисунок 2. Значение Азиатско-Тихоокеанского региона для глобального рынка газа



Источник: International Energy Agency.

↓ Рисунок 3. Индекс цен на природный газ (2010 = 100)



Источник: Всемирный банк.

**Значимым трендом остается увеличение производства сжиженного природного газа (СПГ).** Нарастание производства СПГ в мире в 2022 и 2023 гг. позволило стабилизировать мировые газовые рынки и значительно снизить цены. В период 2022–2026 гг. ожидается, что мировые поставки СПГ увеличатся на 24% (или на 130 млрд м<sup>3</sup> в год) и составят более 670 млрд м<sup>3</sup> (IEA, 2023). Преобразование природного газа в СПГ обеспечивает гибкость для газовых рынков и снижает их фрагментарность. СПГ позволяет создавать «виртуальные газопроводы». Они снимают необходимость строить газопроводную инфраструктуру и дают возможность диверсифицировать географию поставок.

Эти тренды будут иметь **определяющее значение для газовой отрасли всего Евразийского региона уже в ближайшей перспективе.** Здесь происходит масштабная переориентация магистральной газотранспортной инфраструктуры по направлению Азиатско-Тихоокеанского региона, а также расширение мощностей по производству СПГ.

В **России** в 2023 г. на фоне сокращения добычи (-5,5% г/г, до 636,7 млрд м<sup>3</sup>) и экспорта газа (-29,9% г/г для трубопроводного газа, до 99,6 млрд м<sup>3</sup>, и -1,9% г/г для СПГ, до 45,4 млрд м<sup>3</sup>) (*Ведомости, 2024а*) экспорт трубопроводного газа и СПГ стал смещаться в **восточном и южном направлениях**.

- Экспорт газа в **Китай** по **газопроводу «Сила Сибири»** увеличился в 1,5 раза по сравнению с 2022 г. (15,5 млрд м<sup>3</sup>) и оценивается в 23,2 млрд м<sup>3</sup> (22 млрд м<sup>3</sup> согласно контракту). В 2024 г. предусмотрено увеличение до 30 млрд м<sup>3</sup>. Выход газопровода на проектную мощность в 38 млрд м<sup>3</sup> ожидается в 2025 г. Из заявлений АО «Газпром» следует, что дальневосточный маршрут запустят в 2027–2028 гг. Контракты с Китаем предусматривают поставку к 2030 г. в общей сложности 48 млрд м<sup>3</sup>. Эти объемы заложены стратегией развития Китая (*ИЭФ, 2024*).
- Экспорт **СПГ** в **Китай** вырос на 23% г/г и составил 8 млн тонн в 2023 г., согласно китайской таможенной статистике (*ТАСС, 2024*), что позволяет рассматривать Китай в качестве лидирующего экспортного направления по итогам года.
- Увеличились поставки СПГ в **Турцию** (в 1,4 раза до 814 тыс. тонн), в **Индию** (в 1,5 раза до 432 тыс. тонн) (*Ведомости, 2024b*).
- С **Ираном, Катаром** и **Туркменистаном** проводится работа по созданию газового хаба в Персидском заливе на территории Ирана. Прорабатываются возможности и механизмы своповых поставок газа на международные рынки.
- В рабочей повестке остается участие в создании газового хаба в **Турции**. Для этого есть необходимые предпосылки. Россия поставляет газ в Турцию посредством газопроводов «Голубой поток» и «Турецкий поток» через Черное море. Газ через «Турецкий поток» идет на дальнейший экспорт в Южную и Восточную Европу, включая Венгрию, Грецию, Боснию и Герцеговину, Румынию и Сербию. Турция обладает разветвленной инфраструктурой для импорта СПГ и на данный момент прорабатывает возможность сжижения газа на своей территории. В проработке также проект создания электронной платформы торговли газом в финансовом центре Стамбула.



**Ключевым событием для Евразийского региона стало заключение в июне 2023 г. соглашения о трехстороннем сотрудничестве** между Казахстаном, Узбекистаном и Россией по расширению газовой инфраструктуры в ЦА. Это соглашение позволяет трем странам реализовать модернизацию газотранспортной инфраструктуры в целях расширения внутрирегиональной и международной торговли газом. Сотрудничество предусматривает поставку газа в объеме 2,8 млрд м<sup>3</sup> Россией Узбекистану по нефтегазопроводу «Средняя Азия — Центр» (ранее этот трубопровод направлял газ из Туркменистана и Узбекистана в Россию) через территорию Казахстана в течение двух лет. Проведены ремонтно-восстановительные работы. Одна из линий нефтегазопровода переведена в режим реверса. Прорабатывается возможность расширения поставок в Узбекистан до 15 млрд м<sup>3</sup> газа в год, в том числе для того, чтобы сделать возможными поставки газа в Кыргызстан через продление газопровода до кыргызской и таджикской границы и подключение к нитке Бухара — Бишкек — Алматы.

**Такое сотрудничество позволяет Казахстану раскрыть транзитный потенциал и повысить надежность газоснабжения.** Прорабатывается вопрос присоединения газопровода «Сарыарка» к российской газопроводной системе для газификации северных и восточных регионов страны. После утверждения маршрута газопровода и цены на газ будет определен оптимальный вариант газификации. Среди возможных маршрутов строительства трубопроводов — вариант газопровода Барнаул — Рубцовск — Семей — Усть-Каменогорск с продолжением на китайский город Алашанькоу для поставок в Китай и ответвлением на Павлодар. Рассматривается вариант Омск — Павлодар — Семей с ответвлением на Усть-Каменогорск и продолжением на Алашанькоу.





**Трехстороннее сотрудничество стабилизирует поставки газа в ЦА.** В условиях формирующегося недостатка собственного газа в Казахстане и Узбекистане соглашение позволит этим странам полностью обеспечить внутренние потребности, а также высвободит дополнительные объемы добываемого газа для выполнения экспортных обязательств перед Китаем. В декабре 2023 г. поставки газа в Узбекистан вдвое превысили суточные контрактные обязательства из-за повышенного спроса в период сильных холодов.

**Туркменистан реализует стратегию диверсификации маршрутов экспорта газа.** Основной проект — строительство четвертой линии газопровода D в Китай (*проходит по территории Кыргызстана и Таджикистана*). Планируется увеличить объем поставок в Китай на 25 млрд м<sup>3</sup> газа в год. Этот объем поступит при реализации второй стадии освоения месторождения Галкыныш. В работе газопровод ТАПИ (*Туркменистан — Афганистан — Пакистан — Индия*) и Транскаспийский газопровод. Достигнуты договоренности с Ираном по ежегодному транзиту до 9 млрд м<sup>3</sup> газа в Ирак. Прорабатываются возможности своповых поставок газа в Венгрию через Трансадриатический и Трансанатолийский газопроводы. Ведутся переговоры с Турцией.

**Для России сотрудничество с ЦА открывает выход на газопровод Центральная Азия — Китай** для экспорта газа в Китай, а в более долгосрочной перспективе может открыть доступ в Южную Азию — при условии реализации других центральноазиатских проектов, ориентированных на расширение газотранспортной инфраструктуры (*например, газопровода ТАПИ*).

Приоритетными становятся проекты по **производству и транспортировке СПГ**. К крупным проектам относятся «Ямал СПГ» (*завод мощностью 16,5 млн тонн и морской порт Сабетта для погрузки продукции на СПГ-танкеры*), а также проекты компаний «Новатэк» и «Роснефть»: «Обский СПГ» (*5–6 млн тонн в год*), «Балтийский СПГ» в Усть-Луге (*13,3 млн тонн*), «Якутский СПГ» (*17,7 млн тонн*), «Дальневосточный СПГ» на Сахалине (*16,2 млн тонн*), «Кара СПГ» на шельфе Карского моря (*30 млн тонн*) и «Таймыр СПГ» в Красноярском крае (*35–50 млн тонн*). Знаковым можно назвать проект по производству танк-контейнеров компании «Крио-СПГ» в Московской области. Россия занимает около 8% мирового рынка СПГ и четвертое место среди стран-экспортеров после США, Катара и Австралии. В планах увеличить производство до 100 млн тонн к 2030 г. и занять 20% рынка.

# ТРЕНД 3

РАСШИРЯЕТСЯ ИНФРАСТРУКТУРА  
ПРОИЗВОДСТВА И ЛОГИСТИКИ  
ПРОДОВОЛЬСТВИЯ

Евразийский регион продолжает демонстрировать положительные результаты развития сельскохозяйственного сектора. Более того, регион имеет один из самых высоких в мире потенциалов развития АПК, что позволит ему в будущем существенно увеличить свою роль в обеспечении глобальной продовольственной безопасности. Страны Евразии обладают значительным экспортным потенциалом по поставкам продовольствия на внешние рынки. Чтобы этот потенциал был реализован, в ближайшей перспективе значительно вырастут объемы строительства и модернизации объектов транспортно-логистической инфраструктуры, ускорятся темпы развития новых маршрутов поставок. Помимо этого, находясь вблизи крупнейших потребителей, регион предлагает альтернативные сухопутные маршруты доставки продовольствия, способные повысить стабильность глобальных сельскохозяйственных поставок, учитывая растущие риски нарушения традиционных морских маршрутов. Немаловажную роль в реализации перспектив региона будет играть повышение конкурентоспособности его продукции на фоне высокого уровня глобальной инфляции и нестабильности мировых цен на продовольствие.

# 3



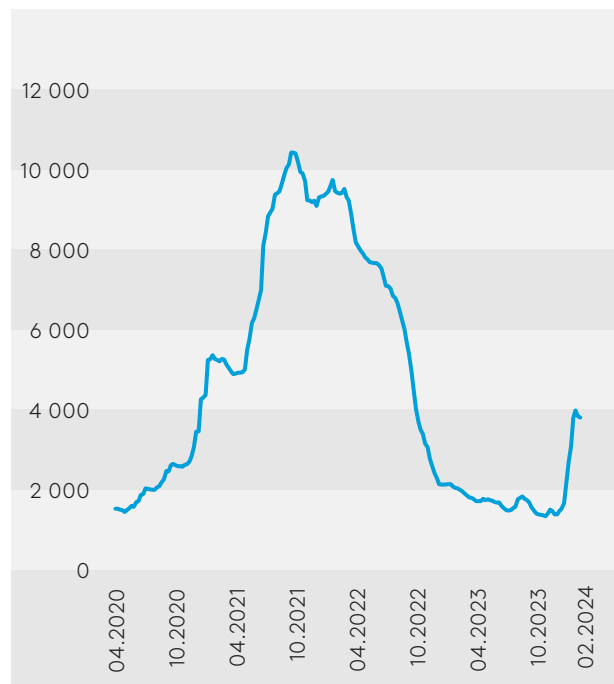
**Евразийский регион наращивает экспорт продовольствия высокими темпами.** По итогам 2023 г. экспорт сельскохозяйственной продукции из России впервые превысил 45 млрд долл. Основными экспортными товарами традиционно остаются зерновые и масличные культуры, а также продукты их переработки. Кроме того, растет экспорт продукции животноводства, в частности мяса (свинины) и птицы. В топ-5 стран по объему экспорта из России в 2023 г. вошли Иран, Индия, Ливия, Германия и Узбекистан ([TAdviser, 2024](#)). В целом с начала 2018 г. российский экспорт продукции АПК вырос в два раза. Еще один крупнейший экспортер продовольствия в регионе, Казахстан, за этот же период также нарастил объемы экспорта сельскохозяйственной продукции в два раза.

↓ Рисунок 4. Экспорт продовольствия основными экспортерами региона, млрд долл.



Примечание: \*оценочные данные  
 Источник: национальные стат. агентства, расчеты ЕАБР.

↓ Рисунок 5. Индекс стоимости морских контейнерных перевозок (WCI) (долл./40 фут.)

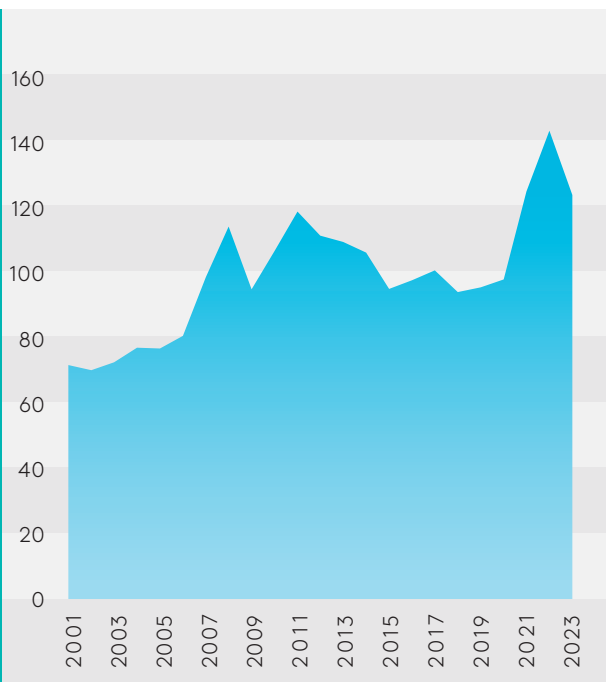


Источник: Drewry.

**Уникальные возможности региона позволяют еще более укрепить позиции на мировом экспортном рынке.** Евразийский регион обладает одним из самых значительных производственно-ресурсных и экспортных потенциалов АПК в мире. Здесь уже существует сформировавшаяся в логике культурно-исторического развития отлаженная экосистема производственных факторов, социально-экономических взаимосвязей и прочих необходимых для функционирования отрасли АПК систем. В условиях ухудшения глобальной продовольственной безопасности, увеличения мирового населения и ограниченности производственно-ресурсного потенциала других макрорегионов совокупные позиции евразийских стран на международном рынке продовольствия продолжают усиливаться (Винокуров и др., 2023).

**Перспективы наращивания экспорта продовольствия с опорой на крупнейшие рынки сбыта.** Регион находится в непосредственной близости от крупнейших перспективных рынков сбыта продовольствия с общим населением более 3 млрд человек. Реализация агропромышленного потенциала Евразийского региона к 2035 г. позволит полностью обеспечить продовольственные потребности 600 млн человек, включая 240 млн собственного населения и дополнительно до 360 млн в третьих странах. В перспективе на фоне усиливающегося значения продовольствия в мире и в целом достаточного уровня собственной продовольственной обеспеченности экспорт продовольственной продукции Евразийского региона может повыситься почти в два раза — с 40 млрд долл. в 2021 г. до 74 млрд долл. в 2035 г. Китай, Ближний Восток, Северная Африка и Индия — наиболее перспективные экспортные направления (Винокуров и др., 2023).

↓ Рисунок 6. Индекс цен на продовольствие



Примечание: 100 = среднее за период 2014–2016 гг.  
Источник: ООН.

↓ Рисунок 7. Основные «узкие места» морских грузоперевозок и их доля



Источник: Lincoln Pratson (Duke University).

### Рост себестоимости повышает конкурентоспособность продукции Евразийского региона.

Сначала под влиянием пандемии COVID-19 и мер по борьбе с ней, позже — по причине резкого усиления геополитической напряженности, санкций и топливно-энергетического кризиса стоимость продовольствия продемонстрировала значительный рост. Несмотря на снижение индекса в 2023 г., риск резкого повышения цен в ответ на кризисные проявления в мировой экономике сохраняется. Сохранению цен на высоком уровне будут способствовать такие факторы, как увеличение численности населения и рост потребления (в основном в быстроразвивающихся странах), а также повышение себестоимости продовольственных товаров. Основной вклад в рост себестоимости вносят высокие цены на энергоносители и их производные (включая производимые из природного газа удобрения), дефицит квалифицированных трудовых ресурсов, ограниченные возможности по вводу новых сельскохозяйственных земель (такая возможность сохраняется преимущественно в странах бывшего СССР, Китае, США и Канаде), неблагоприятные последствия климатических изменений. Благодаря доступу к сырьевым ресурсам, необходимым для производства удобрений, регион имеет конкурентное преимущество на мировой арене (Винокуров и др., 2023).

### Повышение конкурентоспособности сухопутных маршрутов транспортировки продовольствия.

Обмеление Панамского канала, в результате чего его пропускная способность сократилась на 30%, а также нарушение транспортировки грузов в Красном море из-за угрозы ракетных обстрелов в районе Йемена привели к переформатированию глобальной логистики. В результате стоимость международных морских перевозок, вернувшаяся к нормальному уровню после ковидного и украинского кризисов, вновь

продемонстрировала резкий рост. Это повышает конкурентоспособность континентальных меридиональных и широтных маршрутов, стоимость доставки которыми становится в такие моменты более привлекательной. По мере углубления процессов регионализации мировой экономики количество точек напряженности в мире может увеличиться, что вызовет дальнейшие нарушения традиционных маршрутов доставки продовольствия. Важным фактором станет возможность бесперебойно обеспечивать население основными продовольственными продуктами как за счет внутреннего производства, так и благодаря стабильным поставкам импорта. В таких условиях существенно повысится конкурентоспособность альтернативных сухопутных маршрутов, в частности МТК «Север — Юг», который в настоящее время широко используется для транспортировки продовольствия.

**Совершенствование транспортных маршрутов в южном и восточном направлениях.** Необходимость расширить доступ к наиболее перспективным рынкам сбыта будет стимулировать комплексное развитие единого Евразийского транспортного каркаса — автомобильных и железных дорог, морских портов, транспортно-логистических центров, пограничных переходов и др. С учетом потенциального роста объемов транспортировки продовольствия в направлении Индии, Китая и других стран Азии, Ближнего Востока и Северной Африки продолжит усиливаться роль международного транспортного коридора «Север — Юг».

**Расширение систем агрологистики и хранения.** Растущие объемы требуют активного ввода в эксплуатацию торгово-логистических центров (ТЛЦ), особенно складских помещений класса «А». Реализации внутренних транспортно-логистических возможностей Евразийского региона будет содействовать формирование Евразийской товаропроводящей сети (ЕТПС). Развитие логистики должно базироваться на современных цифровых технологиях. ЕТПС позволит увеличить точность планирования и сократить сроки доставки, обеспечить сохранность продукции, а также повысить эффективность платежных сервисов, оперативность заказа и возврата товара.

**Один из актуальных проектов — «Евразийский агроэкспресс»**, предусматривающий развитие транспортно-логистических сервисов и инфраструктуры агропромышленных производств. Проект реализуется по трем ключевым маршрутам — центральноазиатскому, китайскому и МТК «Север — Юг». В рамках проекта оборачивается 1200 автономных рефрижераторных контейнеров. Основным направлением перевозок на данный момент является Китай. Впервые открыт коридор в сторону Индии и Ирана. Отработана пилотная поставка в Узбекистан, ведется проработка отгрузок в ОАЭ. По итогам 2023 г. экспортные поставки высокомаржинального продовольствия в рамках данной инициативы увеличились на 6%. Общие объемы перевозок «Евразийским агроэкспрессом» в 2023 г. превысили 450 тыс. тонн. Ключевую номенклатуру грузовой базы при этом составила масложировая, плодоовощная и консервная, зернобобовая продукция, а также мясо курицы и говядина. Прирост экспорта показала зернобобовая (более чем в четыре раза), а также масложировая (примерно на 20%) продукция (ЕЭК, 2024).

Наиболее **перспективными направлениями инвестиций** в рамках данного тренда будут проекты, связанные с производством, хранением, перевозкой, переработкой продовольствия и торговлей им. Помимо физической инфраструктуры, важную роль будет играть развитие цифровых компонент и прочих нематериальных активов.

Евразийский банк развития принимает **активное участие в финансировании проектов, связанных с продовольственной безопасностью и развитием экспортного потенциала Евразийского региона**. Помимо этого, аналитики ЕАБР выпустили доклад «Продовольственная безопасность и раскрытие агропромышленного потенциала Евразийского региона», содержащий практические рекомендации для реализации имеющихся перспектив. В число рекомендаций входит:

- снижение зависимости от импорта инвестиционных и промежуточных товаров (сельхозтехники и комплектующих, семян сахарной свеклы, озимого рапса, картофеля, подсолнечника, кукурузы и гороха, инкубационных яиц и цыплят, а также племенного скота, оборудования для животноводства, кормовых добавок и ветеринарных препаратов);
- развитие семеноводства, племенного животноводства, восстановление собственной селекции и генетики;
- импортозамещение в машиностроении, включая высокотехнологичные сегменты, ориентированные на обновление подвижного состава для автомобильных, железнодорожных перевозок (рефрижераторного автотранспорта, вагонов и контейнеров, цистерн для перевозки растительного масла и др.), а также морского транспорта;
- усиление финансовой инфраструктуры обеспечения деятельности АПК, в том числе развитие региональных товарных бирж, взаиморасчетов в национальных валютах, создание единой страховой и перестраховочной инфраструктуры для поддержки экспортных операций и др.

# ТРЕНД 4

БЫСТРАЯ УРБАНИЗАЦИЯ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ ПОВЫШАЕТ СПРОС НА УСТОЙЧИВУЮ ГОРОДСКУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ





В Евразийском регионе наблюдаются повышенные темпы урбанизации, особенно в странах ЦА. Рост городов в регионе продолжится догоняющими темпами и будет стимулировать создание современной жилищно-коммунальной инфраструктуры — соответствующей потребностям граждан и бизнеса и направленной на рациональное использование имеющихся ресурсов. Урбанизация будет формировать новые требования к развитию инфраструктуры городов и городских агломераций. В данном контексте эффективное развитие современной жилищно-коммунальной инфраструктуры (ЖКХ) и управление ею становится критически важным для обеспечения комфортных условий проживания и высокого качества жизни. Рост количества городских жителей требует повышения объемов инвестиций в проекты городской инженерной (энерго-, водо-, теплоснабжение, транспорт и пр.), социальной инфраструктуры (комфортная среда и т. п.) и в цифровые технологии управления. Модернизация и строительство городской инфраструктуры в ЦА представляет собой структурный вызов, сравнимый по своему значению с эффективным управлением водно-энергетическими ресурсами ЦА.

# 4



**Урбанизация в Евразийском регионе — усиливающийся тренд.** По итогам 2023 г., согласно предварительным оценкам, 66% населения региона проживает в городах. Армения, Беларусь, Казахстан и Россия преодолели средний мировой показатель, составляющий 57%. Этот тренд особенно актуален для Центральной Азии. В городах ЦА сосредоточено 49% ее жителей. Но за период 2018–2023 гг. численность городского населения увеличилась на 9,5–16%, что значительно выше, чем в других странах региона. Основная причина — внутренняя миграция: избыток рабочей силы из-за низких доходов перемещается из сельской местности в города. Ожидается, что к 2035 г. городское население ЦА увеличится с 39 млн чел. до 45 млн.

↓ Рисунок 8. Рост числа городских жителей в 2018–2023 гг., %



Источник: оценки экспертов ЕАБР на основе данных ВБ и ООН.

↓ Рисунок 9. Доля городского населения, 2023–2035 гг., %



Источник: оценки экспертов ЕАБР на основе данных ВБ и ООН.

Население и площадь городов в регионе растут, однако **этот процесс не сопровождается соответствующим развитием устойчивой городской инженерной** (эффективные системы водоснабжения и канализации, устойчивое энерго- и теплоснабжение, утилизация отходов, транспорт, в том числе общественный, и др.) **и социальной инфраструктуры** (учреждения здравоохранения и образования, общественные пространства, парки, спортивные и культурные объекты), а также жилищного фонда (доступное и качественное жилье). Зачастую для крупных городов ЦА характерно нерегулируемое освоение территорий (ЦЭИ, 2013). Результаты такой урбанизации: увеличение давления на рынки труда в городах, чрезмерный износ инженерной инфраструктуры, ограниченный доступ к социальной инфраструктуре и высокая уязвимость перед климатическими изменениями, стихийными бедствиями и экологическими рисками (Астана, Алматы, Бишкек, Душанбе, Ташкент в зимний период регулярно возглавляют мировые рейтинги по загрязнению воздуха).



**Износ инфраструктуры проявляется в росте количества аварийных ситуаций.** Проблемы в сфере теплоэнергетики, наблюдаемые в ЦА: износ теплогенерирующего оборудования и тепловых сетей, превышение сроков нормативной эксплуатации. Их проявления — отказы систем теплоснабжения в крупных городах, которые приводят к серьезным потерям тепловой энергии и теплоносителей. В городе Риддер (Казахстан) в ноябре 2022 г. введен режим чрезвычайной ситуации техногенного характера в связи с аварийной ситуацией на ТЭЦ. Весной 2023 г. в Астане в связи с ростом населения города и активной застройкой столицы наблюдалась нехватка проектных мощностей для обеспечения жителей питьевой водой. В Кыргызстане в осенне-зимний период 2022/2023 гг. пришлось ввести режим веерных отключений из-за резкого снижения температур и, как следствие, дефицита генерирующих мощностей. В Узбекистане и Таджикистане также из-за низких температур в осенне-зимний период 2022/2023 гг. происходили веерные отключения электроэнергии, следствием которых стали и перебои в подаче воды.

**Однако быстрая урбанизация создает как риски, так и возможности.** Эффективное управление городами позволяет достичь значительной экономии масштаба, способствует быстрому распространению знаний и технологий и реализации сетевых эффектов, присущих городским агломерациям. Способность городов генерировать добавленную стоимость в значительной степени определяет глобальный рост — в городах проживает 57% населения планеты, которые производят 80% мирового ВВП ([World Bank, 2023](#)).

**Увеличение городского населения подразумевает высокий спрос на эффективную и устойчивую инфраструктуру,** которая является источником роста для любого города. Доступность и качество инфраструктуры лежат в основе решения многих вопросов, с которыми сталкиваются переживающие процесс урбанизации города в развивающихся странах.

Чтобы раскрыть и в полной мере использовать положительные эффекты урбанизации, в ЦА необходимо активизировать **строительство и модернизацию базовой инженерной и социальной инфраструктуры:** городских дорожных сетей и железнодорожных систем, аэропортов, систем водоснабжения, энерго- и теплоснабжения, телекоммуникации, школ и больниц и др. Приведем несколько примеров.



- В **Казахстане** прорабатываются проекты по строительству новых ТЭЦ в Кокшетау и Семее и по модернизации энергокомплекса Алматы. В частности, уже начата разработка ТЭО проекта строительства ТЭЦ-3 в городе Семее с предварительными параметрами: электрическая мощность — 320 МВт; тепловая мощность — 1200 ГКал/ч. Достигнута договоренность с компаниями Atrafin Bank (США), World Vision Solutions и Greenlight Business Ventures (Израиль) о пилотном проекте строительства резервуаров для сбора дождевой, талой и очищенных сточных вод объемом до 5 млн м<sup>3</sup>. В Мангистауской области приступили к строительству опреснительного завода мощностью 50 тыс. м<sup>3</sup> в сутки для обеспечения нужд населения города Жанаозена.
- На проект «Чистая энергия для зданий в **Узбекистане**» Всемирный банк выделил 143 млн долл. на 30 лет с льготным периодом 5 лет. В рамках проекта планируется провести модернизацию свыше 800 учреждений дошкольного, школьного образования и здравоохранения.
- Правительство **Таджикистана** получило от USAID электрическое оборудование на сумму 6,5 млн долл. в качестве технической помощи для столицы Душанбе и регионов. Порядка 59 контейнеров с трансформаторами и другим технологическим оборудованием помогут улучшить энергоэффективность системы электроснабжения.



**Важным направлением выступают инвестиционные проекты по строительству удобной городской среды,** связанные с городской мобильностью (каршеринг, прокат велосипедов и электросамокатов). В 2023 г. в Казахстане был разработан мастер-план по развитию транспортно-го каркаса города Алматы, в рамках которого планируется строительство линии BRT — 17 км в 2024 г., а также линии LRT — 26 км до 2026 г. Разработан проект схемы развития электрических сетей города Алматы до 2030 г. с перспективой до 2040 г. (*протяженность электрических сетей по Алматы составляет 8,6 тыс. км, износ электросетей — 65%*). В Казахстане утверждена дорожная карта по созданию необходимой инфраструктуры для электромобилей во всех крупных городах к 2029 г. Предусмотрено внедрение стимулирующих механизмов. Министерство транспорта Таджикистана и Экспортно-импортный банк Южной Кореи заключили меморандум о взаимопонимании и финансировании работ по разработке ТЭО для строительства легкорельсового транспорта в Душанбе.

**Внедрение цифровых технологий управления городской инфраструктурой является приоритетным направлением для инвестиций.** По мере усиления урбанизации и цифровизации растет потребность в новых методах планирования, реализации проектов городской инфраструктуры и управления готовыми системами. Технологии умного города направлены на мониторинг работы городской инфраструктуры и управление ею. Среди инструментов: «умные системы» управления транспортом, энергоэффективное освещение, системы управления отходами, цифровые системы безопасности и многое другое. В 2023 г. мэрия города Ташкента (Узбекистан) прорабатывала возможность привлечь ООО «Русатом Инфраструктурные решения» (входит в состав ГК «Росатом») для реализации совместных проектов в коммунальной инфраструктуре. Компания специализируется на модернизации инфраструктуры жизнеобеспечения городов по направлениям «Умный город» и «Чистая вода».

**Потребности ЦА в инвестициях для развития устойчивой городской инфраструктуры высоки.** Масштаб инвестиций, который позволит городам ЦА выстроить инфраструктуру в соответствии с потребностями низкоуглеродного и климатически устойчивого развития, решить экологические и климатические проблемы и одновременно обеспечить достойное качество жизни, значителен. Модернизация и строительство городской инфраструктуры в ЦА — настоящий структурный вызов, сравнимый по значимости с эффективным управлением водно-энергетическими ресурсами ЦА.

# ТРЕНД 5

УСКОРЯЮТСЯ ТЕМПЫ РАЗВИТИЯ ЦИФРОВЫХ КОМПОНЕНТОВ РОЗНИЧНЫХ ФИНАНСОВЫХ УСЛУГ И УСЛУГ ГОССЕКТОРА

Активное развитие систем мобильной и оптоволоконной связи, а также расширение доступа в интернет обеспечило солидную базу для ускорения цифровизации в регионе. Прогнозируется нарастание цифровой трансформации, в том числе развитие цифровых экосистем и платформ, создание новых приложений и трансграничных цифровых сервисов. Цифровая экономика, поддерживаемая как частными, так и государственными инициативами, а также интеграционными проектами, играет ключевую роль в росте региональной экономики. Некоторые страны региона уже характеризуются относительно высоким уровнем развития цифровых технологий, что позволяет экспортировать ИТ-услуги. Наряду с развитием традиционных секторов цифровой экономики (госуслуги, соцобеспечение, интернет-банкинг) усиливается цифровая трансформация практически всех отраслей экономики. Ее цель — создание отраслевых экосистем, обеспечение «бесшовных» транспортных коридоров, «умных энергосетей», рационального использования воды, сбалансированной нагрузки на инфраструктуру в городах. Реализация имеющегося потенциала региона будет сопровождаться развертыванием сопутствующей инфраструктуры, что открывает обширные возможности для инвестиций в сфере онлайн-услуг и смежных отраслях.

# 5

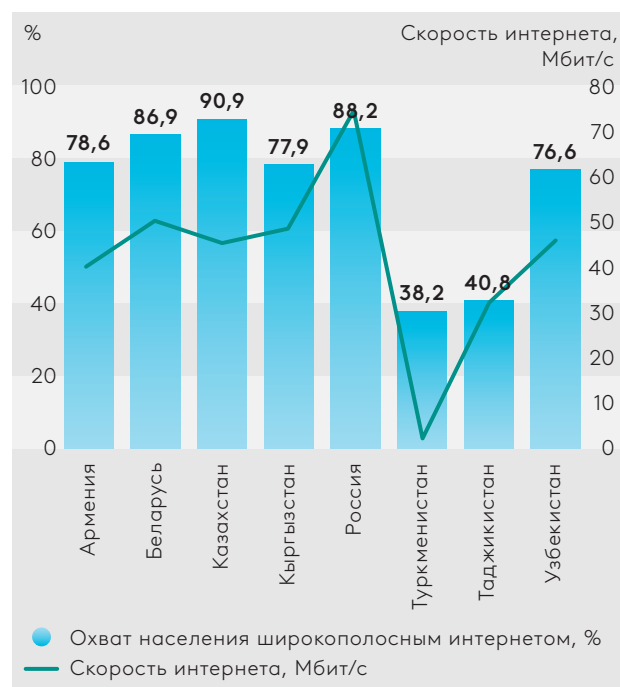


**Страны Евразийского региона демонстрируют положительную динамику развития цифровых технологий.** Согласно данным ООН, большинство стран региона опережают среднемировой показатель развития электронного правительства (E-Government Development Index, EGDI). Лидирующие показатели демонстрирует Казахстан (28-е место в мире среди 193 стран). В тройку региональных лидеров также входят Россия (42-е) и Армения (64-е). EGDI — совокупный показатель трех аспектов электронного правительства: предоставления онлайн-услуг, телекоммуникационной связи и человеческого потенциала. Наряду с оценкой моделей развития веб-сайтов индекс включает характеристики доступности (инфраструктура и уровень образования) и анализирует, как страна использует информационные технологии для расширения доступа и усиления вовлеченности людей (UN, 2022).

↓ Рисунок 10. Рейтинг электронного правительства ООН стран Евразийского региона, 2022 г.



↓ Рисунок 11. Охват широкополосным доступом и скорость интернета



Источник: исследование ООН: Электронное правительство 2022, Digital 2023 (Global overview).

**Страны Евразийского региона демонстрируют рост экспорта цифровых решений.** Армения — один из лидеров по экспорту цифровых услуг, более 90% услуг ИТ-компаний страна экспортирует. При этом данный показатель вырос с 82% до 92% экспорта от произведенных ИТ-продуктов, решений и услуг в 2023 г., объем экспорта также увеличился в два раза — с 258 млн долл. до 524 млн долл. Рост экспорта цифровых услуг отмечен в Казахстане (+136,7 млн долл. за шесть месяцев 2023 г.) и Узбекистане (+149,5 млн долл. за девять месяцев 2023 г.). При этом экспорт ИТ-услуг из России упал более чем наполовину за первое полугодие 2023 г. — с 3 млрд долл. до 1,3 млрд долл. Это вызвано релокацией ИТ-компаний в Армению, Казахстан, Грузию и другие страны.



**Цифровизация многих областей жизни стимулировала развитие финансовых инноваций**, что позволило трансформировать традиционные финансовые услуги в кроссплатформенные экосистемы. Финансовые институты первыми начали внедрять цифровые инструменты: мобильные приложения для управления счетами и инвестициями, а также цифровые кошельки. При этом цифровизация позволила расширить спектр предоставляемых услуг: интегрировать государственные услуги в собственные платформы, что увеличивает возможности пользователей в решении самых разных вопросов. Например, Kaspi (Казахстан) внедрил сервис онлайн-регистрации автомобилей, который позволяет удаленно провести продажу, покупку и перерегистрацию автомобиля, оплатить необходимые пошлины и взносы и выбрать государственный регистрационный номер. Центральные банки Казахстана и России в пилотном режиме используют национальные валюты для ведения расчетов хозяйствующих субъектов.

**Цифровизация и цифровая трансформация в регионе активно поддерживаются интеграционными проектами.** С 2010 г. в Евразийском экономическом союзе развивается Интегрированная система Союза (Интегрированная система — [eaeunion.org](http://eaeunion.org)), предназначенная для создания общих для государств-членов информационных ресурсов, реализации общих процессов, а также обеспечения деятельности органов Евразийского экономического союза. С 2017 г. в регионе принята и выполняется на наднациональном уровне «Цифровая повестка Евразийского экономического союза до 2025 г.» — совместно с национальными программами цифровизации/цифровой трансформации. С 2018 г. реализуется ряд проектов по цифровой прослеживаемости движения товаров (по расширяющемуся перечню товарных групп). Кроме того, в 2023 г. странами региона в рамках ЕАЭС сделаны значительные шаги по взаимному признанию электронно-цифровых подписей и проработке механизмов безбумажной торговли. Одним из крупных проектов региона может стать платформа (комплекс цифровых платформ) для товаропроводящей сети ЕАЭС, нацеленная на объединение участников торговых операций, включая производителей, транспортные компании, розничные сети, а также финансовые учреждения, страховые компании и государственные структуры. Стимулировать диффузию цифровизации в экономику призван Фонд цифровых инициатив. Фонд активно ведет работу над цифровыми проектами в различных секторах экономики, включая медицину, ювелирную и текстильную промышленность, а также в сферах развития навыков и миграции. Реализованные приложения «Путешествую без COVID-19» и «Работа в ЕАЭС» получили широкое распространение и высокую оценку пользователей.



### **Развивается международное сотрудничество в области цифровизации.**

В феврале 2022 г. принята Цифровая стратегия Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) до 2030 г. Эта инициатива направлена на расширение использования цифровых технологий в регионе, что должно стимулировать социально-экономический прогресс после пандемии COVID-19 и поддерживать рост перспективных технологий. В программе прописаны конкретные мероприятия, направленные на улучшение цифровой инфраструктуры, развитие цифровых навыков населения, поддержку инновационных проектов и привлечение инвестиций в сектор цифровых технологий. Этот шаг также является примером заинтересованности стран в цифровизации.

### **Реализация цифровых проектов требует оперативного развертывания инфраструктуры и регуляторной поддержки.**

Обеспечение устойчивой интернет-связи становится одним из ключевых элементов развития цифровизации. Поэтому реализация проектов «Цифровой Шелковый путь», прокладка оптоволоконного кабеля по дну Каспийского моря и TEA NEXT стремятся обеспечить связь между странами, включая Китай, Европу и страны Центральной Азии. Президент Казахстана поддержал прокладку новой волоконно-оптической линии от России до Ирана, что подчеркивает стремление к развитию информационных технологий в регионе. Эти инициативы свидетельствуют о стремлении повысить доступность информации, коммуникаций и создать современную цифровую инфраструктуру, что может существенно повлиять на социально-экономическое развитие региона. Для реализации трансграничных цифровых проектов также все большую актуальность приобретает создание цифровой инфраструктуры.



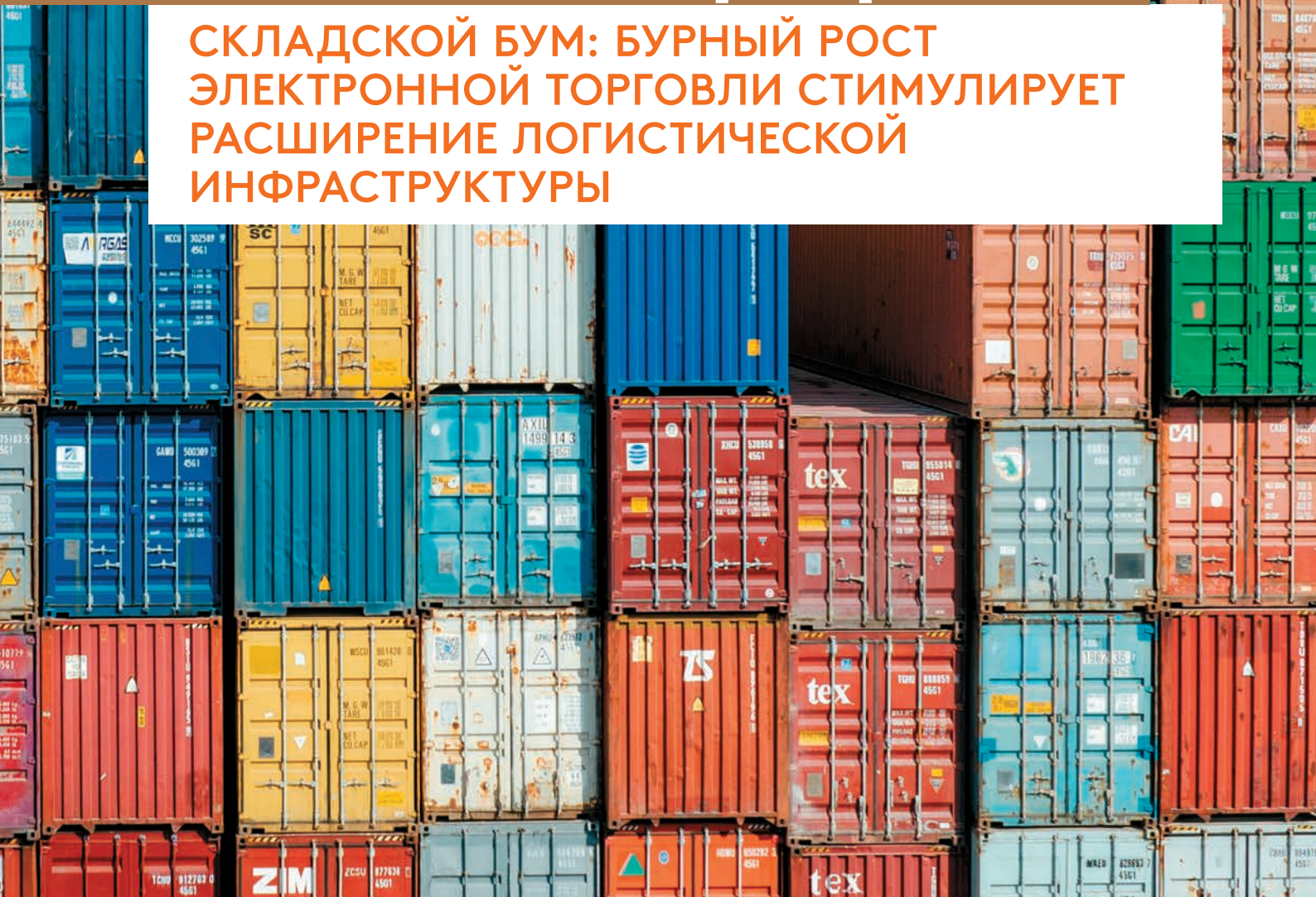
Тренд 5. Ускоряются темпы развития цифровых компонентов розничных финансовых услуг и услуг госсектора



**Регион обладает значительным потенциалом для дальнейшего углубления цифровизации.** По мере расширения охвата и повышения технологического уровня связи, появления новых центров обработки данных и автоматизации локальных процессов цифровизация региона ускорится. Наряду с развитием традиционных секторов цифровой экономики (госуслуги, соцобеспечение, банкинг) усилится работа по цифровой трансформации всех отраслей экономики с целью обеспечения «бесшовных» транспортных коридоров, «умных энергосетей», рационального использования воды, определения нагрузки на инфраструктуру в городах. При этом из прогнозов Statista следует, что охват широкополосным интернетом составит более 75%, к тому же увеличится количество мобильных пользователей в Центральной Азии. До 2030 г. цифровизация услуг станет ключевым направлением, включая активное развитие телемедицины, которая улучшит доступ к медицинским консультациям. В туризме цифровые инструменты облегчат путешественникам решение множества вопросов и улучшат информированность о туристических направлениях. В банковской сфере акцент будет сделан на совместимости платежных систем и оценке потенциальных клиентов во всех странах региона. При этом наибольший потенциал сохранится в цифровой трансформации промышленности, сельского хозяйства, транспорта и логистики, городского управления и развития территорий, в создании новых моделей кооперации и соответствующих цифровых платформ.

# ТРЕНД 6

СКЛАДСКОЙ БУМ: БУРНЫЙ РОСТ ЭЛЕКТРОННОЙ ТОРГОВЛИ СТИМУЛИРУЕТ РАСШИРЕНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ



Электронная торговля в Евразийском регионе демонстрирует взрывной рост, усиливая проникновение на не освоенные ранее или малоосвоенные территории и сегменты рынка, а также вызывая формирование новых секторов в сфере цифровых услуг. Там, где отсутствие транспортно-логистической инфраструктуры затрудняет расширение сервиса, появляются альтернативные сети, принадлежащие крупнейшим маркетплейсам. Освоив внутренние рынки и заняв лидирующие позиции, крупные компании стремятся масштабировать свои наработки в области создания логистических сетей на труднодоступные ранее области, в частности на соседние страны. Такой активный рост в регионе будет стимулировать кратное увеличение количества многопрофильных центров перевалки, комплектования, переработки и хранения в частности и значительное совершенствование сектора логистики в целом. В результате регион ждет бум строительства объектов сортировки и хранения потребительских товаров, в особенности — складов высокого класса, а также ускоренное развитие логистики, повышающей оперативность поставок и общее качество услуг.



**Бурный рост электронной торговли в Евразийском регионе.** Рынок онлайн-продаж в России в 2023 г. по оценкам вырос на 44% — до 8,2 трлн рублей. Основной вклад внес продолжившийся переход традиционного офлайн-ритейла в сферу интернета. Кроме того, сказался и эффект восстановления трансграничной торговли по мере ослабления транспортных шоков 2022 г. (TAdviser, 2024). Динамичный подъем зафиксирован в Казахстане, где рост электронной торговли в 2023 г. составил 80% с оценочным объемом рынка 5 млрд долл. Объем электронной коммерции в Беларуси по итогам 2023 г. оценивается на уровне 1,1 млрд долл., с ростом на 16,1%, а в Узбекистане — на 40%.

6

↓ Рисунок 12. Доля населения (15 лет и старше), совершавшего онлайн-оплаты



Источник: PWC, Freedom, Digital 2023.

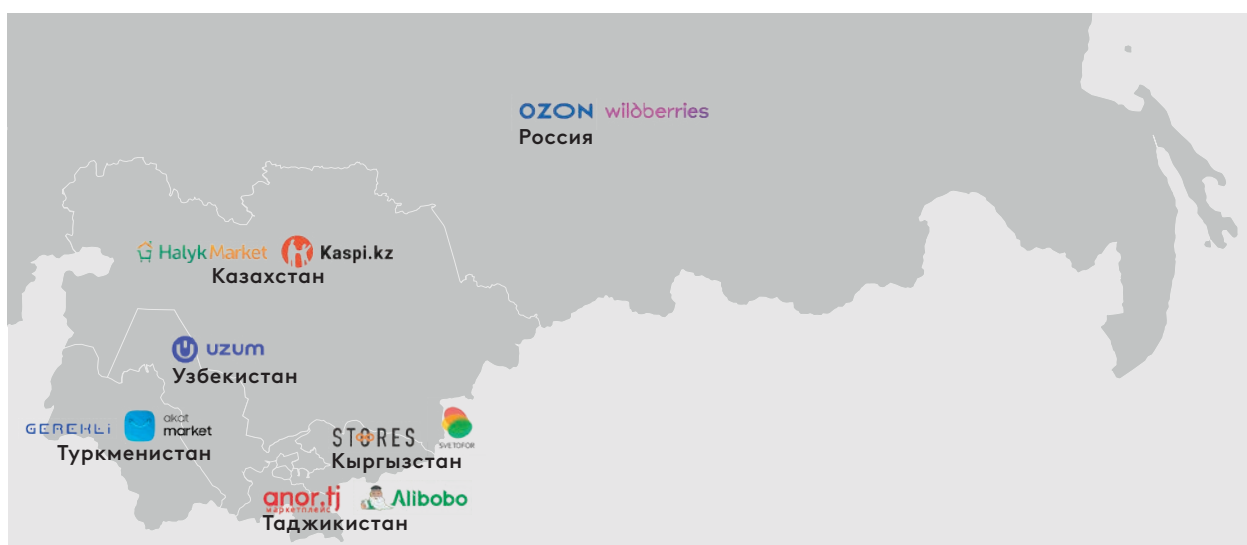
↓ Рисунок 13. Доля электронной торговли



Источник: PWC, Freedom, Digital 2023.

Лидерами по размеру доли электронной коммерции в регионе выступают Россия — 15% и Казахстан — 13%. Показатель Беларуси — 6%, в остальных странах региона он не превышает 5%. Кыргызстан и Таджикистан, хотя и заметно отстают в электронной коммерции, могут получить импульс развития от крупных платформ соседних стран, таких как Kaspi и Uzum Market. Основными онлайн-ритейлерами являются Alibaba (Китай), Wildberries, Ozon (оба — Россия), Kaspi (Казахстан), Uzum (Узбекистан), Svetofor (Кыргызстан). В России и Беларуси доминирующее положение занимают Wildberries и Ozon, на долю которых приходится свыше 40% от общего объема онлайн-продаж.

↓ Рисунок 14. Крупнейшие игроки в Евразийском регионе



Источник: ЕАБР.

Значительное влияние на динамику рынка электронной коммерции и доставки для интернет-торговли в 2023 г. оказал ускоренный рост доли маркетплейсов на рынке за счет повышения эффективности логистических процессов. По данным отраслевых экспертов, об эффективности маркетплейсов свидетельствует следующий факт: если Почта России и СДЭК обслуживают более 100 млн посылок в год, то WB и Ozon — такое же количество в месяц. Доля двух лидеров рынка (Wildberries и Ozon) достигла 81% в сентябре 2023 г. (Data Insight, NF Group, 2023).

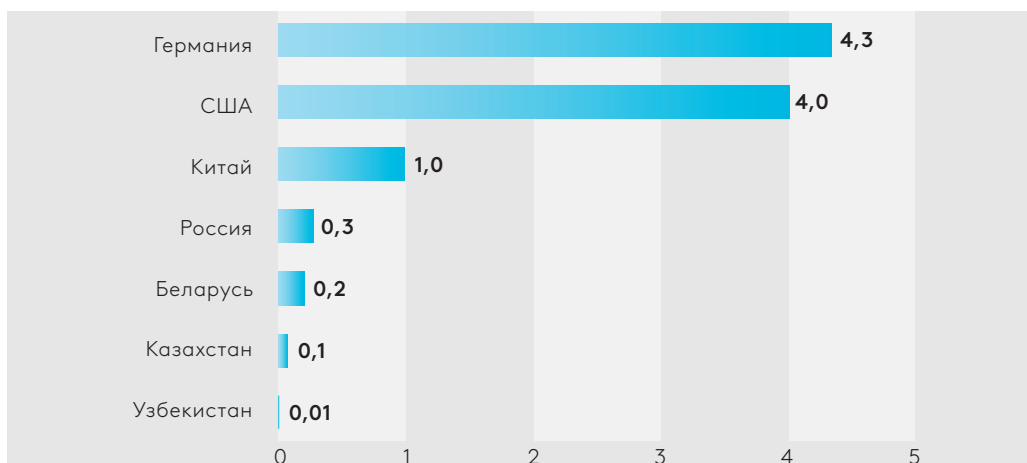
**Потенциал роста доли электронной коммерции в Евразийском регионе до среднемировых и средних по региону показателей.** Учитывая высокий уровень цифровизации финансовых услуг (доля онлайн-платежей превышает 60% в России, Беларуси и Казахстане, Армения и Узбекистан также имеют относительно высокий показатель), страны Евразийского региона имеют все возможности повысить объемы электронной коммерции до среднемировых значений. Это справедливо в первую очередь в отношении ведущих по данному показателю стран, остальные (с менее развитым сектором электронной коммерции) будут стремиться к показателям региональных лидеров, ведущие игроки которых со своими наработанными практиками проникают на локальные рынки. Освоив внутренние рынки и заняв лидирующие позиции, крупнейшие компании будут стремиться масштабировать свои наработки в области создания логистических сетей на ранее труднодоступные области, в частности — в соседние страны. Согласно прогнозам, до 2028 г. ожидается ежегодный рост онлайн-торговли в странах СНГ на 11,7% с общим числом пользователей в 91,4 млн человек, которые будут делать покупки на 62,8 млрд долл. При этом Президент Казахстана К.-Ж. Токаев оценивает потенциал региона как еще более значительный — по его мнению, объемы электронной торговли могут достичь 160 млрд долл.

**Развитие электронной коммерции и переориентация логистики стимулируют рост спроса на складскую инфраструктуру.** Под влиянием западных санкций складской рынок региона столкнулся со значительными переменами. Меняется подход к логистике в целом: снизился спрос на склады в западных регионах России и значительно повысился на востоке и в соседних, центральноазиатских странах. В Беларуси также наблюдается переориентирование транспортных маршрутов и логистических центров с западного направления на восточное. Повышенный спрос на складские помещения в странах СНГ привел к серьезной их нехватке. В Казахстане, Грузии, Армении, Кыргызстане и Таджикистане почти не осталось свободных площадей. В Казахстане, в частности, в 2023 г. их доля достигла рекордно низкого значения — 1%. В Беларуси свободно всего 2,8% из 1,6 млн готовых объектов, в Узбекистане — 4,5% из 207 тыс. м<sup>2</sup>.

**Значительный потенциал развития складской инфраструктуры высокого качества.** По итогам III квартала 2023 г. общий объем складских площадей России составил 47,3 млн м<sup>2</sup>. По состоянию на октябрь введено 2,1 млн м<sup>2</sup> складов класса «А» и «В» (Accent, 2024). Складские рынки других стран региона демонстрируют значительно более низкие показатели: совокупный объем их предложения оценивается в 3,3 млн м<sup>2</sup> — это в 10

с лишним раз меньше, чем в России (NF Group, 2023). Несмотря на значительные абсолютные величины и превосходство России по обеспеченности складскими площадями среди стран региона, она, в свою очередь, сильно отстает от других стран мира по этому показателю. В ответ на взрывной спрос со стороны логистических операторов и ритейлеров в Казахстане строится 470 тыс. м<sup>2</sup> качественных складских помещений. Это более трети от объема существующего предложения (1,3 млн м<sup>2</sup>) (Курсив, 2023).

↓ Рисунок 15. Обеспеченность складской недвижимостью, м<sup>2</sup> на человека, 2023 г.



Источник: NF Group, расчеты ЕАБР.

**Российские маркетплейсы осуществляют активную экспансию в регионе.** В течение 2023 г. Ozon и Wildberries существенно нарастили свое присутствие за пределами России. Компании постоянно ищут новые склады для ускорения доставки в Беларуси, Казахстане, Узбекистане и других странах. Они арендуют и строят логистически-сортировочные комплексы в **Беларуси, Казахстане и Узбекистане**. Долгосрочные планы развития также есть у местных онлайн-ритейлеров. Uzum Market строит новый логистический центр общей площадью 112 тыс. м<sup>2</sup>, первую очередь которого (порядка 25 тыс. м<sup>2</sup>) компания планировала запустить до середины 2024 г. Помимо этого, в **Казахстане** на стадии строительства находятся складские комплексы АО «Казпочта» в Актобе, в Туркестанской и Алматинской областях. В **Беларуси** с участием ЕАБР построен крупный логистический центр «Прилесье-логистик» — комплекс класса «А», охватывающий 97 га и включающий в себя готовые складские, административные, инженерные и транспортные структуры. В **Кыргызстане** планируется реализовать новый объект компании RosLogist площадью 15 тыс. м<sup>2</sup>. В долгосрочной перспективе также намечено строительство крупного логистического центра Asia Park в г. Бишкеке, общая площадь которого составит примерно 160 тыс. м<sup>2</sup> класса «А».

**Важное значение для развития электронной коммерции имеет современная транспортно-логистическая инфраструктура.** Она позволит наращивать объемы международных грузовых и почтовых перевозок, а также экспресс-доставки. К числу объектов такой инфраструктуры относятся



грузовые терминальные комплексы в аэропортах (например, проекты мультимодальных терминалов по консолидации и распределению грузов в аэропортах Алматы, Астаны, Шымкента и Актобе). Планируется развитие терминальной сети на железных дорогах стран ЕАЭС, чтобы увеличить интенсивность курсирования ускоренных почтовых поездов и повысить эффективность взаимодействия между железнодорожным и другими видами транспорта.

**Оперативность доставки повышается благодаря совершенствованию методов логистики.** В регионе лидирующие позиции занимают авто- и железнодорожные перевозки, при этом на железной дороге применяются новые методы: объединенные контейнерные перевозки и экспресс-доставка. С другой стороны, снижение цен на авиаперевозки позволяет разнообразить способы доставки и сократить сроки (согласно данным Baltic Exchange Air Freight Index [BAI], цена на авиадоставку снизилась с пикового значения в 8 долл./кг груза в декабре 2021 г. до 3,73 долл./кг в июне 2023 г.).

**Происходит более глубокая технологическая интеграция сектора электронной коммерции со смежными секторами.** С учетом повышения доли электронной торговли в секторе торговли постепенно формируется стек новых технологий и стандартов для узлов логистической сети, включая центры обработки, сортировки, хранения, перевалки и переработки. Одновременно возникает специализация, в том числе в привязке к товарным группам, скорости их оборота, потреблению, удельному весу и значению узлов (хабов) в логистической сети как местного, так и регионального и макрорегионального уровней. Крупнейшие маркетплейсы являются элементами цифровых экосистем, которые связывают бизнес-игроков из всех секторов экономики. При этом ключевыми характеристиками всего сквозного процесса онлайн-торговли становятся: удовлетворенность потребителя, время доставки, качество упаковки, возможности примерки и возврата. И если последние параметры целиком зависят от сети пунктов выдачи и служб доставки, то время и кондиция доставки зависят от всей цепочки. Именно это определяет принципы отбора участников, повышает требования к интеграции и «бесшовности» процессов, температурным и иным режимам по всей цепочке поставки. Для крупных узлов логистической и складской инфраструктуры также характерна постепенная роботизация процессов. Повышение технологической сложности таких хабов потребует дополнительных инвестиций в их модернизацию.

An aerial photograph showing a large-scale construction project. A multi-lane highway runs diagonally across the top right. Below it, a deep, wide excavation site is visible, with a yellow excavator working on the right side. To the left, a dirt road has a blue and red truck, a white car, and another yellow excavator. In the bottom center, a yellow truck is parked on a paved area. The bottom left shows a river with muddy water. The overall scene is arid and dusty.

# ТРЕНД 7

**СОКРАЩЕНИЕ ТРАНЗИТА КОМПЕНСИРУЕТСЯ  
РАСШИРЕНИЕМ ГРУЗОБОРОТА С КИТАЕМ**

Стремительный рост торговли Евразийского региона с Китаем требует модернизации и строительства новой транспортно-логистической инфраструктуры. Среди основных направлений для инвестиций выступают: Северный и Центральный евразийские коридоры (*связь Китай — ЕАЭС и Китай — ЕС*), Транскаспийский международный транспортный маршрут (*связь Китай — Турция*), новые маршруты и погранпереходы на Восточном полигоне (*связь Россия — Китай*), возможно — новый коридор Китай — Кыргызстан — Узбекистан (*связь Китай — ЦА*) и другие широтные инициативы. Особый приоритет получит усиление логистической инфраструктуры (*ТЛЦ, сухие порты, контейнерные терминалы*). Это создаст импульс для развития контейнерных сервисов и увеличения объемов контейнерных перевозок в сообщении с Китаем.

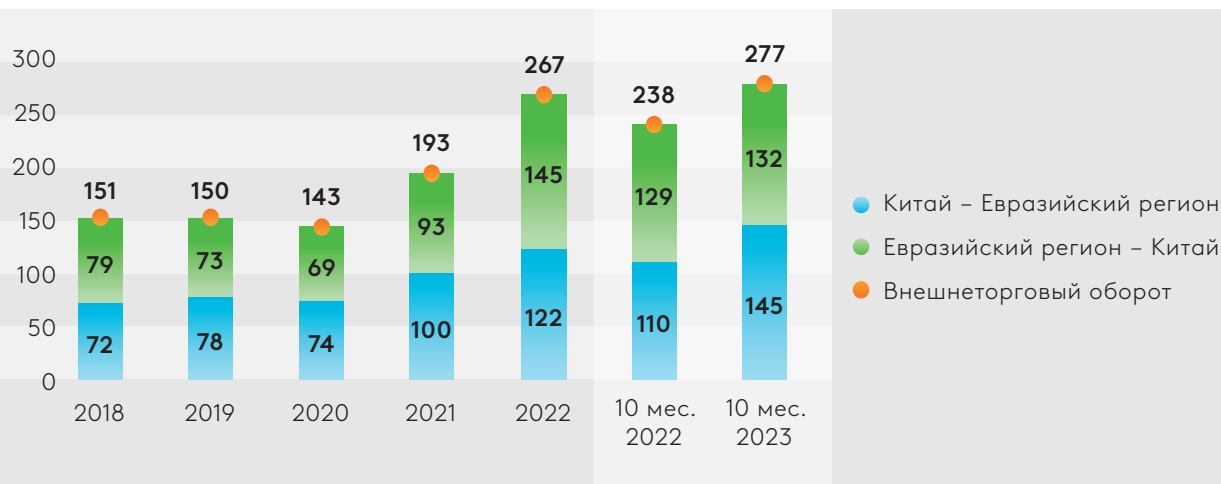


Ключевым драйвером масштабной перестройки транспортно-логистических маршрутов на евразийском пространстве (**тренд № 1**) выступило **динамичное развитие внешней торговли стран Евразийского региона с Китаем**. Основная причина — замещение товаров, ранее поступавших с европейского направления, китайскими — прежде всего на российском рынке.

**2023 г. — год рекордов в торговле Евразийского региона с Китаем.** По итогам 10 месяцев 2023 г. внешнеторговый оборот Евразийского региона с Китаем увеличился на 16% г/г и составил уже 277 млрд долл. Это больше, чем за весь 2022 г. (267 млрд долл.). Значительный рост торгового оборота был зафиксирован практически для всех стран региона. Основной прирост пришелся на Россию — согласно предварительным данным китайских таможенных органов, торговый оборот между двумя странами увеличился на 26% г/г и составил 240 млрд долл. (190 млрд долл. в 2022 г.). Впервые объем поставок из Китая превысил совокупный экспорт в Россию 27 европейских стран. Структура поставок диверсифицирована: 60% — оборудование, автомобили и их комплектующие, бытовая техника и электроника.

7

↓ Рисунок 16. Внешняя торговля Евразийского региона с Китаем, млрд долл.

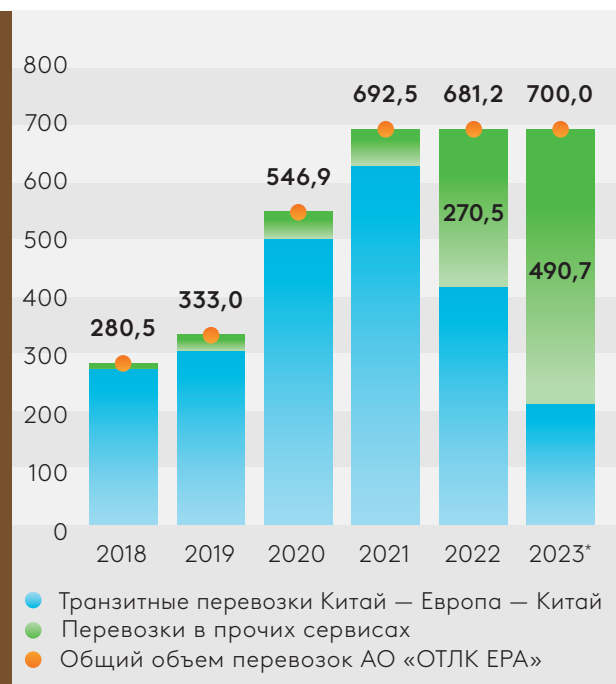


Источник: Trade Map.

Резкое увеличение торговых потоков спровоцировало **значительные изменения в структуре грузовых перевозок в Евразийском регионе.**

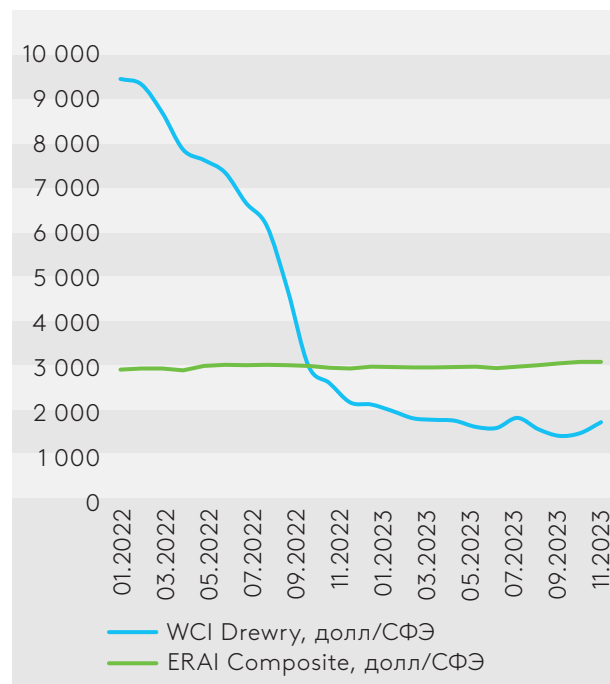
- Во-первых, пропускная способность Восточного полигона российской железнодорожной сети оказалась практически исчерпана. Поток внешнеторговых грузов на северо-западе России сократился, большая его часть пошла по железной дороге через Восточный полигон и дальневосточные порты, что вызвало высокую загрузку не только магистральной сети, но и морских терминалов, а также железнодорожных подходов к портам и сухопутным железнодорожным пунктам пропуска (ЖДПП). В портах Дальнего Востока стали скапливаться контейнеры, на подходах к портам — задерживаться другие грузы, сроки доставки и перегрузки которых смещались. Значительно увеличилось простое поездов на ЖДПП на российско-китайской границе. В условиях дефицита железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона в последние месяцы 2023 г. были запущены новые морские контейнерные линии и наблюдалось восстановление контейнерного импорта через порты северо-запада.
- Во-вторых, опережающий рост импорта (+32% г/г за 10 месяцев 2023 г.) по отношению к экспорту (+3% г/г за 10 месяцев 2023 г.) привел к дисбалансу грузопотоков. Несбалансированность экспортно-импортных контейнерных грузопотоков привела к скоплению значительного числа порожних 40-футовых контейнеров в европейской части России, в том числе на терминалах Московского транспортного узла. Накопление контейнеров, в свою очередь, привело к затариванию площадок, экономическому ущербу из-за простоя оборудования, необходимости снижать ставки на возврат порожних контейнеров (цена 40-футового контейнера в России к концу 2023 г. была почти в два раза ниже, чем в среднем по миру) (ERAI, 2023a).

↓ Рисунок 17. Контейнерные железнодорожные перевозки АО «ОТЛК ЕРА», тыс. ДФЭ



Примечание: \* прогноз АО «ОТЛК ЕРА».  
Источник: ERAI.

↓ Рисунок 18. Динамика индексов ERAI Composite и WCI Drewry, долл./СФЭ



Источник: ERAI.

- В-третьих, произошло сокращение транзитных перевозок на направлениях Китай — Европа. К примеру, в 2023 г. объем контейнерных перевозок по маршруту Китай — Европа — Китай по Центральному Евразийскому коридору, используемому АО «ОТЛК ЕРА», сократился практически в два раза (этому также способствовал обратный переход стоимостного преимущества от железнодорожного к морскому транспорту — индекс морских контейнерных перевозок WCI Drewry упал до уровня в два раза ниже индекса евразийских железнодорожных перевозок ERAI). При этом зафиксировано существенное (на 81% г/г) увеличение объемов перевозок на направлении Китай — ЕАЭС — Китай. Компания адаптировалась к новым условиям: предложены новые услуги, разработаны новые маршруты (с начала года добавлен 71 новый маршрут) (ERAI, 2023b).

**Часть грузопотока Китай — Европа переориентируется на альтернативные широтные маршруты.** На этом фоне выросло значение ЦА для укрепления и формирования альтернативных евразийских транспортных маршрутов. Эти коридоры необходимы для сохранения сухопутных каналов доставки товаров. В фокусе особого внимания традиционные транспортные маршруты «Восток — Запад», включая Центральный Евразийский коридор, и МТК ТРАСЕКА, включая Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ). Заинтересованность в их развитии проявляют все ключевые игроки: страны ЦА и Южного Кавказа, Россия, Китай, Иран, Турция, европейские страны и США.



**ТМТМ — альтернативный торговый маршрут, который пользовался особым вниманием в течение 2023 г.** Важность развития ТМТМ повышается в условиях динамичного роста товарооборота между Китаем и Турцией. Для развития и повышения эффективности коридора Азербайджан, Грузия, Казахстан и Турция в ноябре 2022 г. подписали дорожную карту, в которой определены приоритеты инвестиций и необходимые меры по совершенствованию мягкой инфраструктуры. В июне 2023 г. Азербайджан, Грузия и Казахстан договорились о создании единого логистического оператора. При этом международные финансовые институты, такие как Всемирный банк, Европейский банк реконструкции и развития, Азиатский банк развития, выразили свою поддержку и готовность предоставить техническую помощь и инвестиции. Развитие данного маршрута сдерживают два основных фактора: «узкие» места инфраструктуры и множество пересечений границ со сменой вида транспорта, что ведет к задержкам и повышает себестоимость перевозок.

**В 2023 г. Китай открыл проходящий через Кыргызстан и Узбекистан новый международный мультимодальный торгово-транспортный коридор с Афганистаном.** Протяженность смешанного железнодорожного и автомобильного маршрута около 3125 км. Железнодорожная линия берет начало в городе Ланьжоу (провинция Ганьсу) и следует на запад через Кашгар в Синьцзян-Уйгурском автономном районе КНР к границе с Кыргызстаном. Далее коридор продолжается в качестве автомобильной магистрали до Узбекистана, где вновь становится железнодорожным и завершается в приграничном афганском городе Хайратон (провинция Балх).



**Прорабатывается также маршрут Китай — Кыргызстан — Узбекистан.** Предполагается, что он позволит дополнить уже действующие коридоры «Восток — Запад» и откроет новые возможности для выхода на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона для стран Центральной Азии. Маршрут протяженностью около 328 км станет продолжением железнодорожной линии Узбекистан — Туркменистан, входящей в МТК ТРАСЕКА и ведущей к порту Туркменбаши на Каспийском море, а также к туркменско-иранским ЖДПП. Благодаря паромной линии Туркменбаши — Баку (Алят) коридор позволит доставлять товары из Китая на рынки Грузии, Турции и других стран Черноморского региона. Благодаря стыковке с МТК «Север — Юг» коридор будет способствовать развитию торговли между Китаем и Ираном. На сегодня завершена подготовка технико-экономического обоснования. Запуск строительства намечен на 2024 г.

**Казахстан выступает основным бенефициаром увеличения товарооборота стран региона с Китаем.** За 11 месяцев 2023 г. транзитные перевозки через его территорию выросли на 19% г/г до 24,8 млн тонн грузов. Грузооборот портов Актау и Курык в рамках ТМТМ за 2023 г. вырос в 1,86 раза и составил 2,8 млн тонн (в 2022 г. — 1,5 млн тонн). Для укрепления транзитного потенциала продолжается строительство вторых путей на участке Достык — Мойынты. Началось строительство новой железнодорожной линии Дарбаза — Мактаарал. В рамках данного проекта будет открыт новый пункт пропуска через казахстанско-узбекскую государственную границу. Дан старт строительству обводной железнодорожной дороги в обход станции Алматы. Новая линия ускорит пропуск транзитных грузов, отправляющихся в Центральную Азию, Европу и порты Каспийского моря. Планируется старт работ по новой железнодорожной линии Бахты — Аягоз с выходом на третий международный стык с Китаем (*позволит нарастить пропускную способность казахстанской инфраструктуры еще на 20 млн тонн в год в направлении Китая*). К 2029 г. планируется увеличить объем транзита по направлениям «Запад — Восток» и «Север — Юг» до 35 млн тонн.

A photograph of a wind farm with several white wind turbines against a clear blue sky. The foreground is a lush green field of crops, possibly corn. The text is overlaid on the image.

# ТРЕНД 8

**ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ УСИЛИВАЕТ  
СОТРУДНИЧЕСТВО С КИТАЕМ  
В ЭЛЕКТРОЭНЕРГЕТИКЕ**



В 2023 г. Китай повысил статус сотрудничества со странами Центральной Азии и закрепил его основные приоритеты в Сианьской декларации. Китай стремится обеспечить доступ к внутриконтинентальным энергоресурсам (нефти, газу, углю), урановому сырью, возобновляемым источникам энергии, а также поддержать динамику экономического развития своих северо-западных провинций. Страны Центральной Азии, в свою очередь, испытывают потребность во внешних инвестициях для освоения нефтегазовых ресурсов. Они нуждаются также в наращивании генерирующих мощностей (ТЭЦ, ГЭС, ВИЭ, АЭС), модернизации и строительстве новых линий электропередачи (в том числе трансграничных). Совпадение интересов и возможности взаимовыгодного сотрудничества обуславливают значительный объем китайских инвестиций в энергетический сектор и подписание большого количества инвестиционных соглашений.

8



**В 2023 г. Китай повысил статус сотрудничества со странами ЦА.** 19 мая под председательством главы КНР Си Цзиньпина в городе Сиань провинции Шэньси состоялся первый саммит «Китай — Центральная Азия» в формате 5+1. В нем приняли участие Президент Казахстана Касым-Жомарт Токаев, Президент Кыргызстана Садыр Жапаров, Президент Таджикистана Эмомали Рахмон, Президент Туркменистана Сердар Бердымухамедов и Президент Узбекистана Шавкат Мирзиёев.

**Пункт 9 Сианьской декларации, подписанной по итогам саммита, определяет приоритеты сотрудничества в энергетическом секторе.** Ключевые направления: расширение и углубление сотрудничества по всей производственной цепочке, в сфере традиционных источников энергии (*нефть, природный газ и уголь*), в сфере гидроэнергетики, солнечной, ветровой энергии и других ВИЭ, по мирному использованию атомной энергии и др. В 2023 г. проведены соответствующие встречи, подписаны соглашения, запущены инвестиционные проекты.



**Китай заинтересован в первую очередь в диверсификации источников поставок энергоресурсов.** В его концепции энергетической безопасности особое место занимает обеспечение доступа к внутриконтинентальным энергоресурсам по сухопутным магистральным трубопроводам (в том числе для снижения зависимости от морских поставок с Ближнего Востока). Стратегическое значение имеет доступ к урановому сырью Казахстана и Узбекистана. Китай располагает 55 действующими ядерными реакторами общей мощностью 53,3 ГВт, которые вырабатывают 5,0% электроэнергии. В 2023 г. пять (из шести в мире) проектов по строительству ядерных реакторов были запущены в Китае. Географическая близость ЦА и Китая благоприятствует транспортировке энергоресурсов как по трубопроводам, так и наземным транспортом.

**Во-вторых, сотрудничество с ЦА содействует развитию Северо-Западного Китая** (в особенности Синьцзян-Уйгурского автономного района, СУАР). СУАР становится центральным звеном во взаимодействии с ЦА. Регион позиционирует себя в качестве транспортно-логистического хаба, объединяющего несколько экономических коридоров. 80% внешнеторгового оборота СУАР приходится на пять государств ЦА. Теперь за ним закрепляется также роль энергетического хаба (Handke, 2023). Такое позиционирование связано тем, что СУАР богат ископаемыми видами топлива, расположен удачно для выработки электроэнергии из ВИЭ, а также имеет возможность развития трансграничной связывающей электроэнергетической инфраструктуры со странами ЦА. Эта инфраструктура в дальнейшем позволит Китаю подключить ЦА к своей электроэнергетической системе и, в перспективе, наладить импорт электроэнергии из ЦА для ее передачи в энергодефицитные регионы.

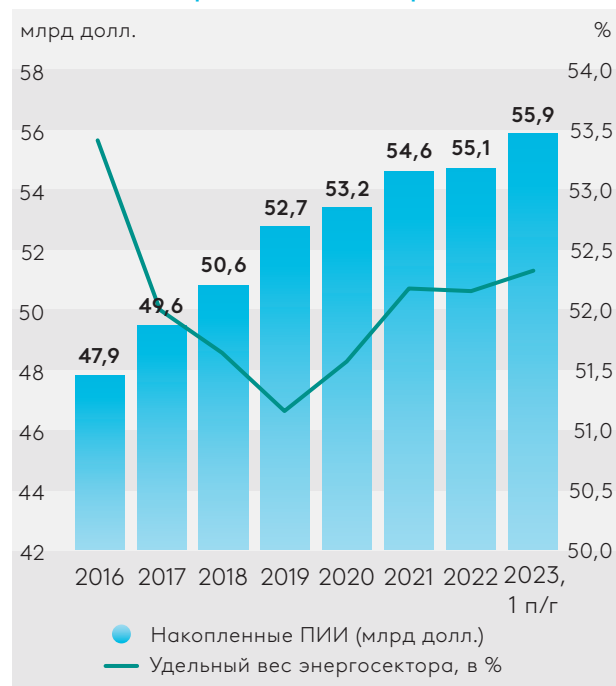
**ЦА, в свою очередь, остро нуждается в инвестициях для финансирования энергетического сектора.** Регион продолжает осваивать традиционные топливно-энергетические ресурсы, намерен расширить добычу урана. В последние годы значительно усилилось давление на электроэнергетический сектор ЦА. В результате высокого износа и низкого уровня взаимных перетоков электроэнергии действующие мощности все чаще не справляются с удовлетворением быстро растущего спроса. Регион испытывает потребность в новых генерирующих мощностях и развитии сети линий электропередачи (в том числе трансграничных линий для развития регионального рынка электроэнергии и выхода на новые рынки). В водоизбыточных странах (Кыргызстан, Таджикистан) усилия направлены на раскрытие гидроэнергетического потенциала. Страны, богатые на топливно-энергетические ресурсы (Казахстан, Туркменистан, Узбекистан), строят газотурбинные ТЭЦ, реализуют масштабные проекты ВИЭ и АЭС.

↓ Рисунок 19. Потребление и производство электроэнергии в Центральной Азии, ТВт·ч



Источник: расчеты экспертов ЕАБР на основе данных ЕИА.

↓ Рисунок 20. Накопленные прямые инвестиции Китая в Центральной Азии, млрд долл.



Источник: расчеты экспертов ЕАБР.

**Взаимный интерес к сотрудничеству объясняет роль Китая в качестве одного из основных иностранных инвесторов в ЦА.** Согласно мониторингу взаимных инвестиций ЕАБР (Малахов, Серик, Забоев, 2023), объем накопленных китайских ПИИ в Центральной Азии увеличился до 55,9 млрд долл. по итогам первого полугодия 2023 г. Из них 29,3 млрд долл., или 52,3% от общего объема, приходится на энергетический сектор (добыча нефти, газа и электроэнергетика). Большая часть этих инвестиций (19,4 млрд долл.) приходится на Казахстан.

**В 2023 г. Китай принял участие в запуске строительства крупных проектов в электроэнергетическом секторе ЦА.** Среди них проект ВЭС мощностью в 1 ГВт в Жамбылской области в **Казахстане** (по данным *China Power International Development Limited*, суммарная установленная мощность проектов ВИЭ с китайским участием в Казахстане превышала 1000 МВт на конец 2022 г.). В атомной энергетике в 2023 г. China National Uranium Corporation Limited заключила долгосрочный контракт на поставку урана с компанией «Казатомпром». Казахстанско-китайское совместное предприятие ТОО «Ульба-ТВС» (в 2021 г. *China General Nuclear* выкупила 49% акций компании у «Казатомпрома») получило допуск к производству тепловыделяющих сборок (ТВС) «АФА 3G типа А». За январь — октябрь 2023 г. поставки казахстанского урана в Китай выросли в 2,2 раза г/г. К новым направлениям сотрудничества относится соглашение о реализации пилотного проекта по внедрению китайским партнером системы хранения электроэнергии. Прорабатывается возможность строительства трансграничных линий электропередачи между Казахстаном и Китаем.

**Узбекистан** подписал с **Китаем** инвестиционное соглашение на 2 млрд долл. по строительству нескольких СЭС общей мощностью 2000 МВт в Джизакской и Ташкентской областях. Компании China Southern Power Grid и АО «Узбекгидроэнерго» подписали также меморандум о взаимопонимании в отношении строительства трех гидроаккумулирующих электростанций на сумму 1,64 млрд долл. АО «Узбекэнерготаймир» подписало ряд стратегических документов с компаниями State Grid, CNTIC и China XD по строительству и модернизации высоковольтных электрических сетей и подстанций в нескольких регионах Узбекистана. Кроме того, в 2023 г. «Навоиуран» и китайская China National Nuclear Corporation подписали меморандум о сотрудничестве в урановой промышленности.



**Кыргызстан с Китаем** подписали следующие документы: соглашение о строительстве солнечной электростанции на 1000 МВт в Иссык-Кульской области; соглашение о сотрудничестве по строительству высоковольтной линии электропередачи 220–500 кВ (в проработке два варианта: 1) от подстанции «Датка» в Жалал-Абадской области до пограничного пункта Иркештам; 2) от подстанции «Ак-Кыя» в Нарынской области до границы Торугарт). Подписан меморандум о взаимопонимании и инвестсоглашение о проектировании и эксплуатации Казарманского каскада ГЭС (общая мощность каскада 1160 МВт, стоимость 2,4–3 млрд долл.). Совместно реализуется ряд проектов по строительству малых ГЭС.

Важным событием 2023 г. для ЦА стало достижение **трехсторонней договоренности между Китаем, Пакистаном и Афганистаном** о включении Афганистана в проект развития Китайско-Пакистанского экономического коридора (*China-Pakistan Economic Corridor, CPEC*) стоимостью в 60 млрд долл. (цель CPEC — соединить пакистанский порт Гвадар с СУАР). В совместном заявлении три стороны подчеркнули также необходимость проектов CASA-1000 (ЛЭП Кыргызстан — Таджикистан — Афганистан — Пакистан), ТАПИ (газопровод Туркменистан — Афганистан — Пакистан — Индия) и Трансафганской железной дороги (железнодорожный маршрут Узбекистан — Афганистан — Пакистан). Это указывает на возможное участие Китая в реализации проектов. В данном случае становится возможным запуск проекта CASA-1000. Строительство объектов в рамках CASA-1000 в Кыргызстане, Таджикистане и Пакистане находится на стадии завершения. Для коммерческого запуска требуется возобновление работ на территории Афганистана.

An aerial photograph of a mountainous region. In the foreground, a river flows through a valley, with a large waterfall cascading into it. The water is a vibrant turquoise color. The surrounding mountains are rugged, with patches of green vegetation and brownish soil. The sky is a clear, pale blue.

# ТРЕНД 9

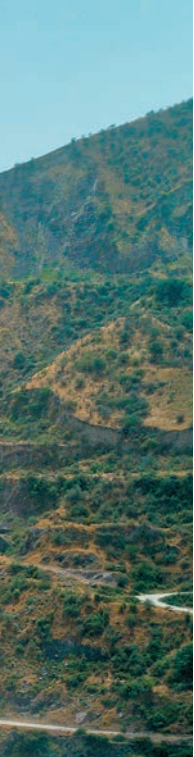
АКТИВИЗИРУЕТСЯ РЕГИОНАЛЬНОЕ  
СОТРУДНИЧЕСТВО В ВОДНО-  
ЭНЕРГЕТИЧЕСКОМ КОМПЛЕКСЕ  
ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

Страны Центральной Азии активизируют усилия по укреплению регионального сотрудничества в водно-энергетическом комплексе, элементы которого исторически формировались в единой взаимосвязанной системе. Ведущую роль в этом играют усилия национальных правительств и международных финансовых организаций. Высокая энергоёмкость и водоёмкость промышленности и сельского хозяйства региона требует выхода сотрудничества на принципиально новый уровень. Число совместных трансграничных проектов в ЦА должно существенно вырасти в результате углубления интеграционных процессов в энергетике и регулировании водных отношений. Эффективное совместное использование водных ресурсов ЦА и обеспечение потребностей всех стран в электрической энергии может быть достигнуто только в результате укрепления партнерства — в том числе за счет возврата к ирригационному режиму гидроэнергетики, что потребует значительного увеличения инвестиций в энергетический сектор. Реализация крупных капиталоемких проектов будет осуществляться на основе взаимовыгодного регионального сотрудничества с привлечением финансовых средств международных финансовых организаций, включая многосторонние банки развития (МБР).

# 9



**Усиление взаимодействия на высшем уровне.** В последнее время наметилась существенная активизация усилий по совместному управлению водно-энергетическими ресурсами в ЦА, и эта тенденция получила поддержку непосредственно от глав государств. Процесс укрепления регионального сотрудничества в ЦА заметно ускорился в связи с обновленным политическим курсом Узбекистана, направленным на усиление взаимодействия со странами региона. С начала 2024 г. к Казахстану перешло председательство в Международном фонде спасения Арала (МФСА). Казахстан намерен реализовать инициативы по созданию в регионе международного водно-энергетического консорциума, который будет учитывать интересы всех стран Центральной Азии. Страна нацелена на углубление сотрудничества как с государствами Центральной Азии, так и с международными организациями и финансовыми институтами. В этой связи Президент Казахстана К.-Ж. Токаев на заседании Совета глав государств — учредителей МФСА в Душанбе предложил создать устойчивый региональный механизм сотрудничества для эффективного использования водно-энергетических ресурсов Центральной Азии в сферах ирригации, гидроэнергетики и экологии. Значительные усилия предпринимают и руководители других стран региона.



**Поддержка международных организаций.** В феврале 2023 г. в Риме состоялась конференция по сотрудничеству Европейского союза (ЕС) и Центральной Азии в области окружающей среды и водных ресурсов. Мероприятие проводилось под эгидой Платформы ЕС — ЦА по сотрудничеству в области окружающей среды и водных ресурсов. Следующая конференция состоится в Казахстане в 2026 г. Также в марте 2023 г. в Лондоне прошел Центральноазиатский торгово-инвестиционный энергетический форум с участием представителей Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана и Узбекистана. Форум проводился при поддержке Водно-энергетической программы для Центральной Азии (CAWEP), которую реализует Всемирный банк при содействии ЕС, Швейцарии и Великобритании. В Азербайджане прошел саммит глав государств и правительств стран — участниц Специальной программы ООН для экономик стран ЦА (СПЕКА). В ходе саммита обсуждались вопросы по созданию целевого фонда для инновационных и зеленых проектов в 2024 г. и по усилению мероприятий по спасению Арала и Каспийского моря.

**Реализуются совместные энергетические проекты в центральноазиатских странах.** На двусторонней основе усилилось сотрудничество между Узбекистаном и Казахстаном, Узбекистаном и Таджикистаном. В частности, активизировалось взаимодействие по вопросам совместного финансирования строительства Рогунской ГЭС и двух ГЭС на реке Зеравшан, восстановления параллельной работы национальных энергосистем, в том числе через Объединенную энергетическую систему Центральной Азии. Кыргызстан, Узбекистан и Казахстан рассматривают возможность долевого участия в проекте Камбаратинской ГЭС-1. Кроме того, Кыргызстан ведет переговоры с потенциальными инвесторами для обеспечения финансирования проекта. Уже начинается второй этап строительства, который включает разработку проекта плотины, покупку оборудования и подготовку технико-экономического обоснования (ТЭО). Казахстан и Таджикистан обсуждают более тесное взаимодействие в деле развития своих энергосистем. В Узбекистане запускается программа по гидрогеологическому прогнозированию, в которой принимают участие Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Программа позволит отслеживать, измерять водные потоки и расходы воды между странами Центральной Азии. По оценкам, Центральная Азия пока не использует и половины своего гидроэнергетического потенциала. В настоящее время в регионе действует более 80 гидроэлектростанций с общей мощностью около 14 000 МВт. В ближайшие 15 лет планируется увеличить эту мощность на 8900 МВт путем модернизации существующих и строительства новых ГЭС (ЕАБР, 2023). Наиболее крупные проекты — строительство Камбаратинской ГЭС-1 мощностью 1860 МВт в Кыргызстане и Рогунской ГЭС мощностью 3600 МВт в Таджикистане.

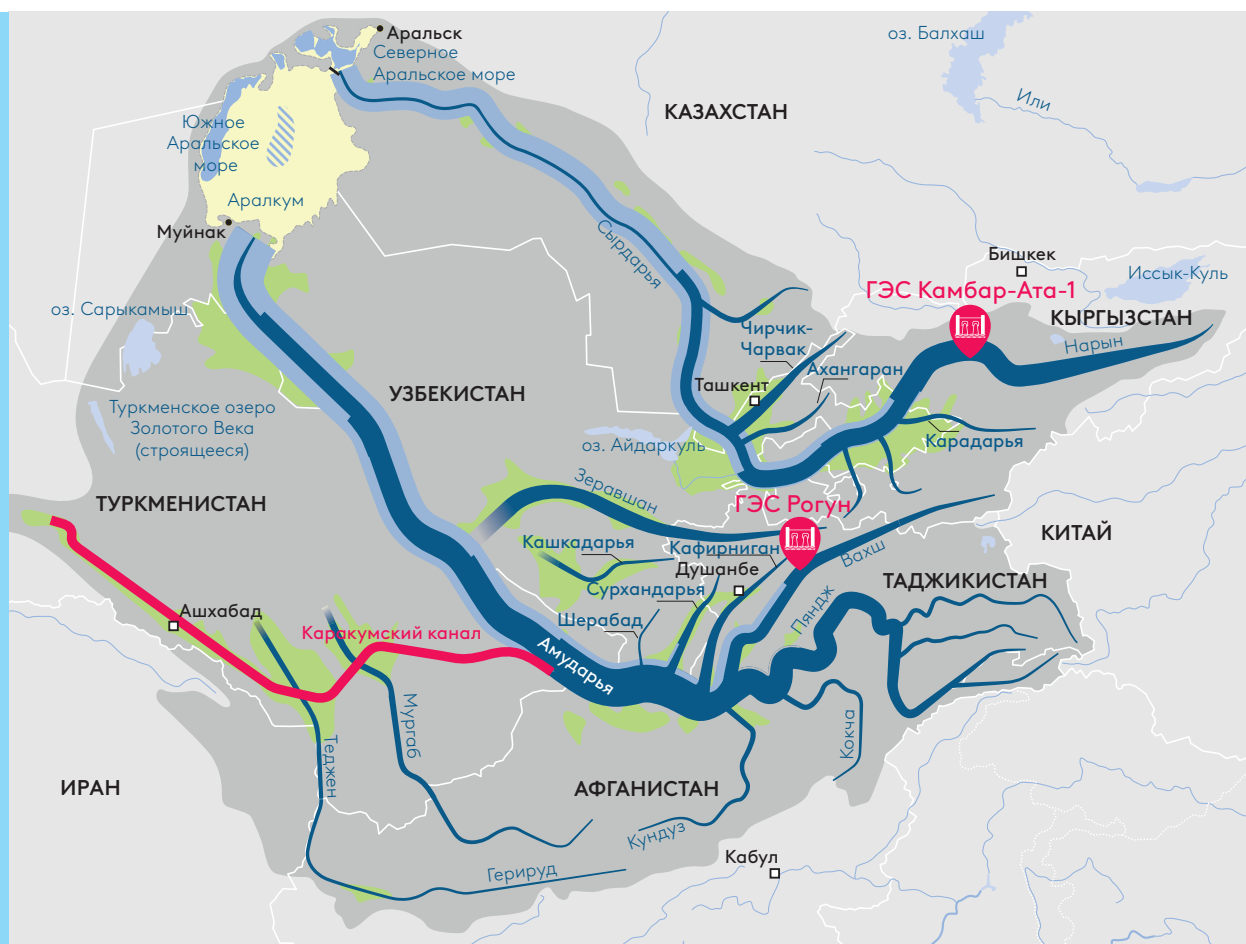


**Реки Центральной Азии обладают трансграничным характером, то есть протекают через несколько стран.** Речной сток в бассейнах этих рек в основном формируется в их верховьях и далее используется на низлежащих территориях. Источники воды в регионе распределены неравномерно, что требует согласования подходов к их эффективному использованию. Эти естественные особенности явно указывают на необходимость усиления трансграничного сотрудничества для совместного управления бассейнами рек.

**Эффективное совместное управление водно-энергетическими ресурсами имеет стратегическое значение.** В бассейне Аральского моря проживает 81% населения региона. По данным Продовольственной и сельскохозяйственной организации ООН (ФАО), страны Центральной Азии входят в десятку крупнейших потребителей воды в мире: Туркменистан потребляет 5319 м<sup>3</sup>/год, Казахстан 2345 м<sup>3</sup>/год, Узбекистан 2295 м<sup>3</sup>/год, Кыргызстан 1989 м<sup>3</sup>/год, Таджикистан 1895 м<sup>3</sup>/год. Общепринятые климатические модели указывают на высокую вероятность сокращения водных ресурсов. Причина — не только глобальное изменение климата, но и прогнозируемое увеличение численности населения, сопровождаемое процессом урбанизации, а также рост сельского хозяйства и промышленности. Нагрузка на водные ресурсы продолжит расти и в некоторых регионах к 2040 г. увеличится более чем вдвое по сравнению с текущими значениями. По данным ФАО, количество водных ресурсов в странах Центральной Азии на душу населения считается достаточным (примерно 2,3 тыс. м<sup>3</sup>). Это означает, что повышение эффективности использования водных и земельных ресурсов в регионе может сэкономить более 50% воды и обеспечит его энергетическую безопасность.



↓ Рисунок 21. Водные ресурсы Центральной Азии



Источник: ЮНЕП, ГРИД-Арендал и Zoi Environment Network.



**Нехватка генерирующих мощностей будет усугублять дефицит водных ресурсов.** Еще одна причина дефицита воды — изношенная энергосистема стран, вызывающая дополнительную потребность накапливать воду в водохранилищах весной и летом для эффективной генерации электроэнергии зимой. Однако этот подход конфликтует с потребностью в воде для полива сельскохозяйственных угодий. Вместе с тем к 2030 г. прогнозируется увеличение потребления электроэнергии в ряде стран Центральной Азии, делающих ставку на гидроэнергетику. В Казахстане ожидается прирост на 20–22%, до 136 млрд киловатт-часов. В Узбекистане прогнозируется рост в 1,7 раза, до 120 млрд киловатт-часов, в Кыргызстане — на 50% от уровня 2020 г. При сохранении текущей ситуации увеличение энергопотребления может вызвать усугубление нехватки воды.

Наиболее **перспективными направлениями инвестиций** в рамках развития данного тренда будут проекты, связанные со строительством гидроэлектростанций, включая малые ГЭС.

Евразийский банк развития принимает **активное участие в финансировании проектов в водно-энергетическом комплексе Центральной Азии.** Помимо этого, аналитики ЕАБР в 2021 г. выпустили доклад «[Инвестиции в водно-энергетический комплекс Центральной Азии](#)», а в 2022 г. — доклад «[Регулирование ВЭК ЦА](#)», содержащий практические рекомендации для совместного решения проблем нарастающего дефицита водных и энергетических ресурсов. В число основных рекомендаций входит проведение конструктивной открытой дискуссии относительно системы общих принципов регулирования ВЭК ЦА, площадкой для которых может стать ЕАБР. Также необходимо реформирование Международного фонда спасения Арала и повышение эффективности действующих организаций ВЭК ЦА (Межгосударственная координационная водохозяйственная комиссия, бассейновые водохозяйственные объединения «Сырдарья» и «Амударья» и др.). В качестве новых элементов архитектуры регулирования предлагается формирование механизма координации решений по управлению водными ресурсами и перетоками электроэнергии в ЦА, а также систематизация взаимодействия с финансовыми операторами.



# ТРЕНД 10

РЕЗКО УСИЛИВАЕТСЯ АКТИВНОСТЬ В СФЕРЕ  
ИРРИГАЦИИ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

Ирригационная инфраструктура Центральной Азии привлекает все большее внимание как государственных, так и международных инвесторов. В отличие от предыдущего тренда, ирригация преимущественно продвигается на уровне национальных правительств в рамках своих границ. Наиболее существенное влияние водные ресурсы оказывают на сельское хозяйство региона, в основе которого лежит орошаемое земледелие, потребляющее до 90% воды. Государственные органы стран ЦА намереваются предпринять ряд срочных мер в целях роста инвестиций в развитие ирригационных систем в регионе и повышение их эффективности. Ирригация испытывает хроническую нехватку инфраструктурных инвестиций, а также характеризуется низкой эффективностью водопользования. Средний возраст объектов ирригационной инфраструктуры превышает 50 лет, а в оросительных каналах теряется 40% воды. Наиболее эффективными шагами будут внедрение современных методов полива и применение высокотехнологичного ирригационного оборудования, в том числе за счет развития собственного производственно-сервисного кластера. Снижение объемов потребления воды на сельскохозяйственные нужды позволит снизить зависимость от трансграничных водных ресурсов, а также нивелировать влияние строящегося в Афганистане канала Кош-Тепа.

# 10



**В Центральной Азии активизируются проекты развития ирригации.** В краткосрочной перспективе страны ЦА будут уделять большое внимание проектам по внедрению водосберегающих технологий и обновлению инфраструктуры ирригационной системы.

**В Казахстане** в 2023 г. создано Министерство водных ресурсов и ирригации и разработан комплексный план по обеспечению водной безопасности на 2024–2030 гг. В плане предусмотрено строительство 20 новых и реконструкция 15 действующих водохранилищ. Это позволит снизить непродуктивные потери воды при транспортировке с 50% до 25%, сократить зависимость от зарубежных источников воды на 25% и увеличить доступные водные ресурсы на 3,7 км<sup>3</sup>. Планируется расширить площадь орошаемых земель к 2030 г. на 250 тыс. га (до 2,5 млн га). Также предусмотрены цифровизация более 3,5 тыс. км водоканалов и автоматизация водочета оросительных систем. Помимо этого, фермерам будут возмещать до 80% затрат на водосберегающие технологии (капельное орошение и т. п.).



В 2024 г. **Узбекистан** планирует перейти на чрезвычайный режим экономии воды. Важнейшими задачами заявлены: бетонирование каналов и арыков, внедрение водосберегающих технологий, а также сокращение расходов по доставке поливной воды конечным потребителям — производителям сельхозпродукции. Планируется модернизировать 80% насосов, установить приборы учета воды и укрепить каналы, что позволит сократить ежегодные потери воды на 5–6 млрд м<sup>3</sup>, снизить энергопотребление при поливе. Всемирный банк оценил потребности Узбекистана в инвестициях в ирригационную и дренажную инфраструктуру в 400 млн долл. в год в течение следующих 10 лет. Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) выделил Узбекистану 200 млн долл. на модернизацию ирригационных систем в Ферганской долине для сокращения потерь воды и увеличения площади орошаемых земель.

### **Важность сельскохозяйственного сектора для региональной экономики обеспечит продолжительный интерес к инвестициям в ирригацию.**

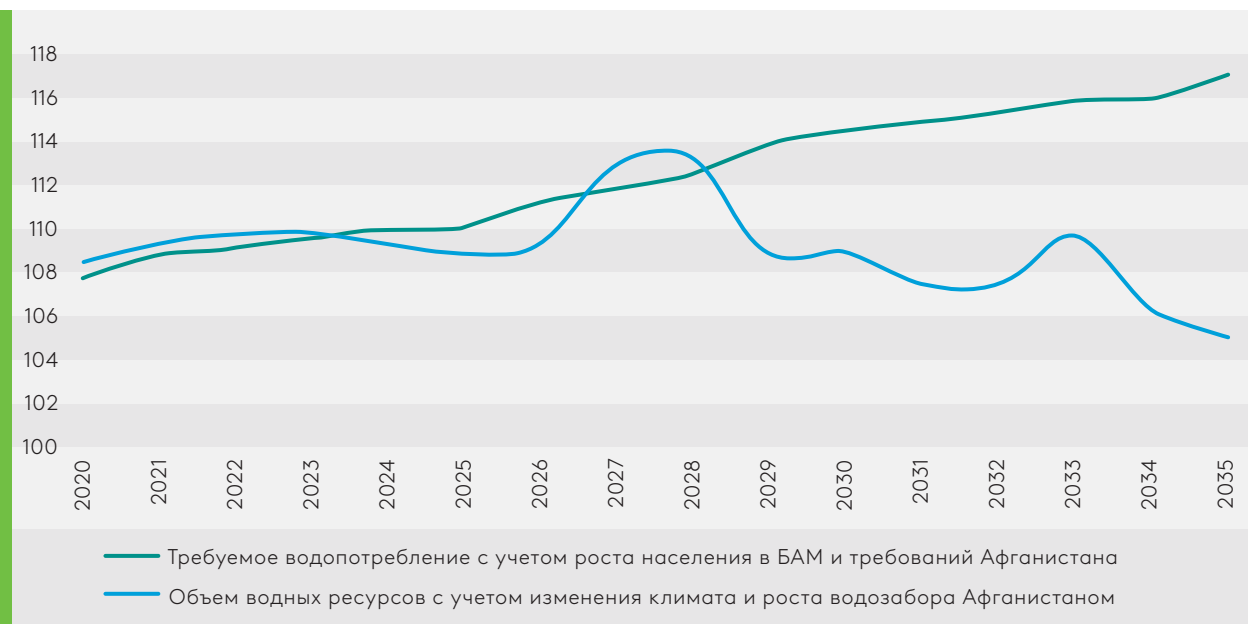
Сельское хозяйство в Центральной Азии является основным потребителем воды: 100,4 из 127,3 км<sup>3</sup>/год, или 80% используемой воды в регионе, было израсходовано на ирригационные цели в 2020 г. Орошение исторически имеет определяющее значение для сельского хозяйства и продовольственной безопасности региона. Площадь орошаемых земель в Центральной Азии составляет 10,1 млн га, или около 2,9% мировых орошаемых земель. Эти земли дают в стоимостном выражении почти 66% валовой продукции сельского хозяйства региона. При этом для ирригационной инфраструктуры Центральной Азии характерны высокий физический износ и недостаточный технический уровень. Она слабо оборудована средствами учета и распределения поливной воды и контроля ее использования на поле. Средний возраст ирригационной инфраструктуры превышает 50 лет. До 50% орошаемых земель подвержено засолению. Экономическая эффективность использования воды в сельском хозяйстве низкая, 40% воды теряется в системе оросительных каналов.

### **Безальтернативность совершенствования ирригационных систем обеспечит долгосрочный интерес к развитию отрасли.**

Переход к водосбережению представляется единственным возможным решением проблемы сохранения потенциала орошаемых земель и обеспечения продовольственной безопасности в Центральной Азии. Необходимость перехода вызвана не только климатическими изменениями и ростом потребностей в воде, но и ожидаемым сокращением речного стока Амударьи со стороны Афганистана. Центральная Азия уже в течение нескольких лет переживает продолжительный период маловодья, который в 2023 г. привел к значительным издержкам в сельском хозяйстве. С 2028–2029 гг. ввод в эксплуатацию ирригационного канала Кош-Тепа в Афганистане приведет к существенному сокращению речного стока в бассейне Аральского моря. Прогнозируется, что до 10 км<sup>3</sup> ежегодно из общего объема в 22 км<sup>3</sup>, формируемого на территории Афганистана, может быть потеряно, что составляет значительную часть среднегодового стока реки (80 км<sup>3</sup>). В результате начиная с 2028–2029 гг. регион может войти в состояние острого хронического дефицита водных ресурсов, который эксперты ЕАБР оценивают в 5–12 км<sup>3</sup> в год. Проблема дефицита водных ресурсов признана

на самом высоком уровне, что позволяет надеяться на выделение достаточного объема ресурсов на ее решение. Учитывая все факторы, внедрение стратегии водосбережения становится крайне важным для поддержания устойчивости сельского хозяйства и водного обеспечения в Центральной Азии. Мы ожидаем сохранения долгосрочного интереса к инвестициям в данный сектор.

↓ Рисунок 22. Прогноз речного стока и водозабора в бассейне Аральского моря (БАМ) к 2035 г., км<sup>3</sup>



Источник: оценки экспертов ЕАБР на основе НИЦ МКВК.

Наиболее **перспективными направлениями инвестиций** в рамках развития данного тренда будут проекты, связанные с организацией водоучета, восстановлением и совершенствованием ирригационных активов и инфраструктуры, а также производством современного ирригационного оборудования.

**Евразийский банк развития содействует решению проблемы нехватки воды в ЦА.** Банк подписал меморандум о сотрудничестве с Министерством водных ресурсов и ирригации Республики Казахстан в целях привлечения инвестиций в области водных ресурсов и ирригации. В 2023 г. ЕАБР уже начал финансирование строительства Куланакской ГЭС мощностью 100 МВт в Кыргызстане.



В 2023 г. аналитики ЕАБР выпустили доклад «Эффективная ирригация и водосбережение в Центральной Азии», содержащий 10 **практических рекомендаций** для сохранения потенциала орошаемых земель и улучшения эффективности водопользования в Центральной Азии. В их числе: модернизация ирригационной инфраструктуры, привлечение на эти цели инвестиций (в том числе в формате ГЧП), внедрение эффективных тарифов на поливную воду, повсеместное применение водосберегающих технологий, расширение прав и возможностей ассоциаций водопользователей в рациональном использовании водоземельных ресурсов. Выполнение данных рекомендаций позволит подготовиться к ожидаемым в перспективе 2028 г. значительным изменениям водостока в бассейне Аральского моря и компенсировать вероятное увеличение дефицита воды.





# СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Агентство стратегических инициатив (АСИ) (2023) Евразийский банк развития профинансировал создание международной цифровой платформы профессий и навыков. 25 мая. Доступно на: <https://asi.ru/news/193707/> (Просмотрено 29 сентября 2023).
- Акорда (2023) Президент Касым-Жомарт Токаев принял участие в заседании Совета глав государств — членов ШОС. 4 июля. Доступно на: <https://www.akorda.kz/ru/prezident-kasym-zhomart-tokaev-prinyal-uchastie-v-zasedanii-soveta-glav-gosudarstv-chlenov-shos-463316> (Просмотрено 24 августа 2023).
- Валдайский клуб (2019) К Великому океану: хроника поворота на Восток. Сборник докладов Валдайского клуба. М.: Фонд развития и поддержки Международного дискуссионного клуба «Валдай». Доступно на: <https://ru.valdaiclub.com/files/28988/> (Просмотрено 29 сентября 2023).
- Ведомости (2024а) Россия снизила экспорт трубопроводного газа на 29,9% в 2023 году. 6 февраля. Доступно на: <https://www.vedomosti.ru/economics/news/2024/02/06/1018782-rossiya-snizila-eksport> (Просмотрено 9 февраля 2024).
- Ведомости (2024б) Россия в 2023 году резко нарастила поставки СПГ в Индию и Турцию. 17 января. Доступно на: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2024/01/17/1015366-rossiya-v-2023-godu-rezko-narastila-postavki-spg-v-indiyu-i-turtsiyu> (Просмотрено 9 февраля 2024).
- Винокуров, Е. (2008) Общий электроэнергетический рынок СНГ. Отраслевой обзор. Июль. Алматы: Евразийский банк развития. Доступно на: <https://eabr.org/upload/iblock/03e/Obshchiy-elektroenergeticheskiy-rynok-SNG.pdf> (Просмотрено 29 августа 2023).
- Винокуров, Е., Коршунов, Д., Перебоев, В., Цукарев, Т. (2017) Евразийский экономический союз. СПб.: Евразийский банк развития. Доступно на: <https://eabr.org/analytics/integration-research/cii-reports/evraziyskiy-ekonomicheskii-soyuz/> (Просмотрено 29 сентября 2023).
- Винокуров, Е., Ахунбаев, А., Усманов, Н., Цукарев, Т., Сарсембеков, Т. (2021а) Инвестиции в водно-энергетический комплекс Центральной Азии. Доклады и рабочие документы 21/3. Алматы, Москва: Евразийский банк развития. Доступно на: <https://eabr.org/analytics/special-reports/investitsii-v-vodno-energeticheskiy-kompleks-tsentralnoy-azii/> (Просмотрено 29 августа 2023).
- Винокуров, Е., Ахунбаев, А., Шашкенов, М., Забоев, А. (2021б) Международный транспортный коридор «Север — Юг»: создание транспортного каркаса Евразии. Доклад 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 29 сентября 2023).
- Винокуров, Е., Ахунбаев, А., Забоев, А., Усманов, Н. (2022а) Международный транспортный коридор «Север — Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура. Доклады и рабочие документы 22/2. Алматы, Москва: Евразийский банк развития. Доступно на: <https://eabr.org/analytics/all-publications/mezhdunarodnyy-transportnyy-koridor-sever-yug-investitsionnye-resheniya-i-myagkaya-infrastruktura/> (Просмотрено 29 сентября 2023).
- Винокуров, Е., Ахунбаев, А., Усманов, Н., Сарсембеков, Т. (2022б) Регулирование водно-энергетического комплекса Центральной Азии. Доклады и рабочие документы 22/4. Алматы, Москва: Евразийский банк развития. Доступно на: <https://eabr.org/analytics/special-reports/regulirovanie-vodno-energeticheskogo-kompleksa-tsentralnoy-azii/> (Просмотрено 29 августа 2023).
- Винокуров, Е., Ахунбаев, А., Чув, С., Усманов, Н., Забоев, А., Малахов, А., Перебоев, В., Ксенофонтов, М., Ползиков, Д., Потапенко, В., Шалимов, В. (2023б) Продовольственная безопасность и раскрытие агропромышленного потенциала Евразийского региона. Доклады и рабочие документы 23/1. Алматы: Евразийский банк развития. Доступно на: <https://eabr.org/analytics/special-reports/prodovolstvennaya-bezopasnost-i-raskrytie-agropromyshlennogo-potentsiala-evraziyskogo-regiona/> (Просмотрено 23 октября 2023).
- ЕАБР (2021) Строительство и эксплуатация Большой Алматинской кольцевой автомобильной дороги. Доступно на: <https://eabr.org/lp/bakad/> (Просмотрено 16 октября 2023).
- ЕАБР (2023б) На финансируемой ФЦИ ЕАБР Международной платформе развития навыков и профессий в первый месяц работы прошло более 20 обучающих мероприятий. 29 июня. Доступно на: <https://eabr.org/press/releases/na-finansiruемой-ftsi-eabr-mezhdunarodnoy-platfome-razvitiya-navykov-i-professiy-v-pervyy-mesyats-r/> (Просмотрено 29 сентября 2023).
- ЭК (2021) Об утверждении перечня евразийских транспортных коридоров и маршрутов. Утвержден распоряжением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 26 октября 2021 г. № 175. Доступно на: [https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01530372/err\\_28102021\\_175](https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01530372/err_28102021_175) (Просмотрено 30 августа 2023).
- ЭК (2022б) Статистический ежегодник Евразийского экономического союза — 2022. Москва: Евразийская экономическая комиссия. Доступно на: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/econstat/Documents/Stat\\_Yearbook\\_2022.pdf](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/econstat/Documents/Stat_Yearbook_2022.pdf) (Просмотрено 12 октября 2023).
- ЭК (2024) «Евразийский агроэкспресс» увеличил на 6% экспортные поставки высокомаржинального продовольствия по итогам 2023 года. Доступно на: <https://eec.eaeunion.org/news/evraziyskiy-agroekspress-uvelichil-na-6-eksportnye-postavki-vysokomarzhinalnogo-prodovolstviya-po-it/> (Просмотрено 11 февраля 2024).
- Караганов, С. (ред.), Барабанов, О., Бордачев, Т. (2012) К Великому океану, или новая глобализация России. Аналитический доклад Международного дискуссионного клуба «Валдай». Доступно на: <https://ru.valdaiclub.com/files/22553/> (Просмотрено 29 сентября 2023).

- Красноярова, Б., Винокуров, Ю., Пузанов, А. (2022) Трансграничный Иртыш: особенности национального водопользования и международное сотрудничество. Тихоокеанская география, 1. Доступно на: [http://tigdvo.ru/assets/files/publications/Pacific\\_Geography\\_journal/2022\\_1/59-67.pdf](http://tigdvo.ru/assets/files/publications/Pacific_Geography_journal/2022_1/59-67.pdf) (Просмотрено 29 августа 2023).
- Курсив (2023) В Казахстане резко выросла площадь строящихся складов. Доступно на: <https://kz.kursiv.media/2023-11-02/kchl-warehouses-construction/> (Просмотрено 29 января 2024).
- Малахов, А., Серик, Е., Забоев, А. (2023) Мониторинг взаимных инвестиций ЕАБР — 2023. Доклады и рабочие документы 23/5. Алматы: Евразийский банк развития. Доступно на: [https://eabr.org/upload/iblock/82b/EDB\\_2023\\_Report-5\\_Monitoring-of-Mutual-Investments\\_rus.pdf](https://eabr.org/upload/iblock/82b/EDB_2023_Report-5_Monitoring-of-Mutual-Investments_rus.pdf) (Просмотрено 9 февраля 2024).
- Правительство Кыргызской Республики (Правительство КР) (2015) Подписано соглашение по предоставлению инвестиционного кредита «Реабилитация Токтогульской ГЭС, фаза 2». 31 июля. Доступно на: <https://www.gov.kg/ru/post/s/ruskiy-podpisano-soglashenie-po-predostavleniyu-investitsionnogo-kredita-reabilitatsiya-toktogulskoy-ges-faza-2> (Просмотрено 11 октября 2023).
- Правительство РФ (2023) Евразийская экономическая интеграция. Информационный доклад. Доступно на: <http://static.government.ru/media/files/4IPaQ7wIPXuHr6TLBdqEBjZoqkMOSK6.pdf> (Просмотрено 15 августа 2023).
- Правительство Российской Федерации (Правительство РФ) (2024) Андрей Белоусов принял участие в пленарной дискуссии «Россия 2035: к новой экономике транспорта» в рамках Транспортной недели 2023 года. 15 ноября 2023 г. Доступно на: <http://government.ru/news/50114/#> (Просмотрено 9 февраля 2024).
- ТАСС (2024) Экспорт СПГ из России в Китай в 2023 году вырос на 23%. 20 января. Доступно на: <https://tass.ru/ekonomika/19774457> (Просмотрено 9 февраля 2024).
- Фонд «Институт энергетики и финансов» (ИЭФ) (2024) Алексей Белогорьев: По добыче и экспорту газа Россия в 2023 году достигла дна. 2 января. Доступно на: <https://fief.ru/media/news/po-dobyche-i-eksportu-gaza-rossiya-v-2023-godu-dostigla-dna/> (Просмотрено 9 февраля 2024).
- Центр экономических исследований (ЦЭИ) (2013) Урбанизация в Центральной Азии: вызовы, проблемы и перспективы. Ташкент. Доступно на: [https://www.unescap.org/sites/default/d8files/Urbanization%20in%20CA\\_RUS\\_0.pdf](https://www.unescap.org/sites/default/d8files/Urbanization%20in%20CA_RUS_0.pdf) (Просмотрено 9 февраля 2024).
- ШОС (2015) Совместное коммюнике по итогам четырнадцатого заседания Совета глав правительств (премьер-министров) государств — членов Шанхайской организации сотрудничества. 15 декабря. Доступно на: <http://rus.sectso.org/news/20151215/64099.html> (Просмотрено 29 сентября 2023).
- DataInsight (2023) Логистика интернет-торговли в России в 2023. Доступно на: [https://datainsight.ru/DI\\_ecom\\_logistics\\_opinions\\_expectations\\_2023](https://datainsight.ru/DI_ecom_logistics_opinions_expectations_2023) (просмотрено 5 февраля 2024).
- Accent (2024) Обзор рынка складской недвижимости в 2023 году. Доступно на: <https://accent-test.tilda.ws/obzor-rynka-skladskoj-nedvizhimosti-v-2023-godu> (Просмотрено 8 февраля 2024).
- ERA1 (2023a) Поворот на Восток: грузопоток Китая в Россию в 2023 году и вызовы транспортной системы. Ноябрь. Доступно на: [https://index1520.com/upload/medialibrary/95d/26y9ulwl8poc3xdbexugzm3rrxed68\\_mz/231126\\_OTLK\\_Russ\\_3.pdf](https://index1520.com/upload/medialibrary/95d/26y9ulwl8poc3xdbexugzm3rrxed68_mz/231126_OTLK_Russ_3.pdf) (Просмотрено 9 февраля 2024).
- ERA1 (2023b) Контейнерные железнодорожные перевозки на евразийском пространстве в первом полугодии 2023 года. Октябрь. Доступно на: [https://index1520.com/upload/medialibrary/f60/q8s4isg16ifwbkz3vl4a91tonmriz0xc/231110\\_OTLK\\_Russ.pdf](https://index1520.com/upload/medialibrary/f60/q8s4isg16ifwbkz3vl4a91tonmriz0xc/231110_OTLK_Russ.pdf) (Просмотрено 9 февраля 2024).
- NF Group (2023) Рынок качественной складской недвижимости. Центральная Азия. Доступно на: <https://kf.expert/publish?page=1&lang=ru&region=6> (Просмотрено 17 января 2024).
- TAdviser (2024) Экспорт продуктов питания и сельхозсырья из России. Доступно на: <https://www.tadviser.ru/index.php> (Просмотрено 22 января 2024).
- ADB (2020) CAREC Transport Strategy 2030. Available at: <https://www.carecprogram.org/uploads/CAREC-Transport-Strategy-2030-1.pdf> (Accessed 30 August 2023).
- Arvis, J.-F., Ojala, L., Shepherd, B., Ulybina, D., Wiederer, Ch. (2023) Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in an Uncertain Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators. Washington, DC: World Bank. Available at: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/39760> (Accessed 30 August 2023).
- Arvis, J.-F., Saslavsky, D., Ojala, L., Shepherd, B., Busch, Ch., Raj, A. (2014) Connecting to Compete 2014: Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators. Washington, DC: World Bank. Available at: <http://hdl.handle.net/10986/20399> (Accessed 30 August 2023).
- Handke, S. (2023) Xinjiang as Eurasia's Energy Hub: A Governance Perspective. The Newsletter 94. Spring. Available at: <https://www.iias.asia/the-newsletter/article/xinjiang-eurasias-energy-hub-governance-perspective> (Accessed 9 February 2024).
- International Energy Agency (IEA) (2024a) Gas Market Report, Q1-2024. Available at: <https://www.iea.org/reports/gas-market-report-q1-2024> (Accessed 9 February 2024).
- International Energy Agency (IEA) (2024b) Medium-Term Gas Report 2023. Including the Gas Market Report, Q4-2023. Available at: <https://www.iea.org/reports/medium-term-gas-report-2023> (Accessed 9 February 2024).
- Libman, A., Vinokurov, E. (2021) One Eurasia or Many? Regional Interconnections and Connectivity Projects on the Eurasian Continent. Washington, DC: The George Washington University, Central Asia Program. Available at: <https://centralasiaprogram.org/eurasia-regional-interconnections-connectivity-projects-eurasian-continent/> (Accessed 29 August 2023).

UN (2022) UN E-Government Knowledgebase. Available at: <https://publicadministration.un.org/egovkb/Data-Center> (Accessed 10 February 2024).

UNCTAD (2023) World Investment Report 2023. Investing in Sustainable Energy for All. Available at: <https://unctad.org/publication/world-investment-report-2023> (Accessed 19 July 2023)

UNECE (2020) Euro-Asian Transport Linkages. Operationalisation of inland transport between Europe and Asia. New York, Geneva: United Nations. Available at: [https://unece.org/DAM/trans/doc/2019/wp5/ECE-TRANS-265e\\_re.pdf](https://unece.org/DAM/trans/doc/2019/wp5/ECE-TRANS-265e_re.pdf) (Accessed 30 August 2023).

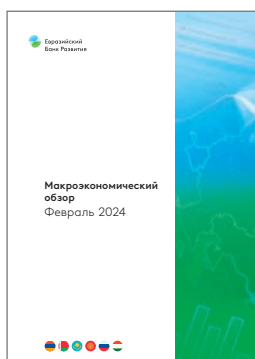
World Bank (2023) Urban Development. Available at: <https://www.worldbank.org/en/topic/urbandevelopment/overview> (Accessed 9 February 2024).

# СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

<b>АПК</b>	агропромышленный комплекс
<b>АЧБ</b>	Азово-Черноморский бассейн
<b>БАМ</b>	Бассейн Аральского моря
<b>ВВП</b>	валовой внутренний продукт
<b>ВИЭ</b>	возобновляемые источники энергии
<b>ВЭК</b>	водно-энергетический комплекс
<b>ГЧП</b>	государственно-частное партнерство
<b>ГЭС</b>	гидроэлектростанция
<b>ЕАБР</b>	Евразийский банк развития
<b>ЕАЭС</b>	Евразийский экономический союз
<b>ЕБРР</b>	Европейский банк реконструкции и развития
<b>ЕС</b>	Европейский союз
<b>ЕЭК</b>	Евразийская экономическая комиссия
<b>ЕЭС</b>	Единая энергетическая система
<b>ЖДПП</b>	железнодорожный пункт пропуска
<b>ИТ</b>	информационные технологии
<b>КНР</b>	Китайская Народная Республика
<b>ЛЭП</b>	линия электропередачи
<b>МБР</b>	многосторонний банк развития
<b>МТК</b>	международный транспортный коридор
<b>МФСА</b>	Международный фонд спасения Арала
<b>ОАЭ</b>	Объединенные Арабские Эмираты
<b>ООН</b>	Организация Объединенных Наций
<b>РЖД</b>	Российские железные дороги
<b>СНГ</b>	Содружество Независимых Государств
<b>СПГ</b>	сжиженный природный газ
<b>СУАР</b>	Синьцзян-Уйгурский автономный район
<b>ТАПИ</b>	газопровод Туркменистан — Афганистан — Пакистан — Индия
<b>ТЛЦ</b>	торгово-логистический центр
<b>ТМТМ</b>	Транскаспийский международный транспортный маршрут
<b>ТЭО</b>	технико-экономическое обоснование
<b>ТЭЦ</b>	теплоэлектроцентраль
<b>ЦА</b>	Центральная Азия
<b>ЦАРЭС</b>	Центрально-Азиатское региональное экономическое сотрудничество
<b>ЦУР</b>	Цели устойчивого развития
<b>ШОС</b>	Шанхайская организация сотрудничества
<b>%</b>	процент, проценты
<b>% г/г</b>	годовой темп прироста
<b>г.</b>	год
<b>гг.</b>	годы
<b>долл.</b>	доллар
<b>км</b>	километр
<b>м</b>	метр
<b>м<sup>2</sup></b>	квадратный метр
<b>м<sup>3</sup></b>	кубический метр
<b>млн</b>	миллион
<b>млрд</b>	миллиард
<b>трлн</b>	триллион



# АНАЛИТИКА НА САЙТЕ ЕАБР



## Макроэкономический обзор (RU)

Регулярная публикация, в которой представлен оперативный срез макроэкономической ситуации в странах — участницах Банка и даны оценки ее развития в краткосрочной перспективе. Является промежуточной публикацией между макроэкономическими прогнозами.



## Доклад 24/2 (RU/EN)

### Экономическое сотрудничество в Евразии: практические решения

Новый 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

Новый 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.



## Макроэкономический прогноз (RU/EN)

### Макроэкономический прогноз ЕАБР 2024–2026

В материале резюмированы предварительные итоги экономического развития государств — участников Банка в 2023 г. и представлен прогноз основных макроэкономических показателей стран региона на 2024 г., а также на 2025–2026 гг.



## Доклад 23/5 (RU/EN)

### Мониторинг взаимных инвестиций ЕАБР — 2023

Доклад содержит детальные сведения о масштабах, динамике, географической и отраслевой структуре взаимных прямых инвестиций стран Евразийского региона в период с 2016 г. по первую половину 2023 г. Особое внимание уделено анализу взаимных инвестиций государств ЕАЭС.



## Доклад 23/4 (RU/EN)

### Эффективная ирригация и водосбережение в Центральной Азии

В новом исследовании ЕАБР представлены 10 практических шагов по сохранению потенциала орошаемых земель и водосбережению: четыре на региональном уровне и шесть на уровне национальной политики. Все это позволит ежегодно экономить достаточно воды для обеспечения устойчивого развития.



## Доклад 23/3 (RU/EN)

### Трансграничные государственно-частные партнерства

Цель исследования — определение критериев и сфер применения проектов трансграничных ГЧП, оценка их потенциала для развития трансграничной инфраструктуры в странах ЕАЭС, Центральной Азии и Южного Кавказа, а также выработка руководящих принципов для эффективной реализации трансграничных ГЧП в регионе.



## Доклад 23/2 (RU/EN)

### Глобальная зеленая повестка в Евразийском регионе. Евразийский регион в глобальной зеленой повестке

Доклад содержит комплексный анализ проблем и оценку перспектив перехода к низкоуглеродному развитию в Евразийском регионе (страны ЕАЭС, Таджикистан и Узбекистан).



### Доклад 23/1 (RU/EN)

#### Продовольственная безопасность и раскрытие экспортного потенциала агропромышленного потенциала Евразийского региона

В докладе проведено исследование производственно-ресурсного и экспортного потенциала агропромышленного комплекса стран ЕАЭС, Таджикистана и Узбекистана в перспективе до 2035 г.



### Доклад 22/5 (RU/EN)

#### Мониторинг взаимных инвестиций ЕАБР — 2022

Доклад продолжает серию публикаций в рамках многолетнего исследовательского проекта, посвященного мониторингу взаимных прямых инвестиций в странах СНГ и Грузии.



### Доклад 22/4 (RU/EN)

#### Регулирование водно-энергетического комплекса Центральной Азии

Цель доклада — предложить комплексные решения по регулированию водно-энергетического комплекса Центральной Азии.



### Доклад 22/3 (RU/EN)

#### Экономика Центральной Азии: новый взгляд

Цель доклада — формирование нового взгляда на Центральную Азию как на крупный, динамично растущий и перспективный экономический регион, анализ происходящих в нем структурных изменений и основных точек роста.



### Доклад 22/2 (RU/EN)

#### Международный транспортный коридор «Север — Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура

Цель исследования — оценка инвестиционного потенциала международного транспортного коридора «Север — Юг», идентификация препятствующих его развитию барьеров и выработка рекомендаций по их устранению.



### Доклад 22/1 (RU/EN)

#### Интеграционный бизнес-барометр ЕАБР

73% компаний положительно оценивают евразийскую интеграцию и заявляют, что она облегчает ведение бизнеса.



### Совместный доклад ЕАБР и Ассоциации «Глобальная энергия» (RU/EN)

#### Чистые технологии для устойчивого будущего Евразии

Доклад подготовлен при участии ключевых международных отраслевых экспертов и молодых ученых. Содержит результаты технических исследований, направленных на решение современных вызовов в энергетике и содействующих снижению углеродного следа в Евразии.



### Доклад 21/5 (RU/EN)

#### Международный транспортный коридор «Север — Юг»: создание транспортного каркаса Евразии

Сопрежение МТК «Север — Юг» с евразийскими широтными коридорами может обеспечить порядка 40% контейнерного грузопотока.



Евразийский Банк Развития

**ДИРЕКЦИЯ ПО АНАЛИТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ  
ЕВРАЗИЙСКОГО БАНКА РАЗВИТИЯ**

Комментарии, предложения и замечания  
к настоящему докладу вы можете направить  
по адресу [pressa@eabr.org](mailto:pressa@eabr.org)



**Евразийский Банк Развития**

[www.eabr.org](http://www.eabr.org)