



Евразийский Банк Развития

Евразийский транспортный каркас

Доклад 24/6

Алматы — 2024

ЕВРАЗИЙСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КАРКАС

КЛЮЧЕВЫЕ ВЫВОДЫ

АНАЛИТИЧЕСКИЙ ДОКЛАД '24

ЕВРАЗИЙСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КАРКАС (ЕТК) —

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

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

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

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

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



x3 рост контейнеропотока за 2013–2023 гг.

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

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

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

КОНЦЕПЦИЯ ЕТК: 10 СИСТЕМНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ

-  **Синергия транспортных коридоров и маршрутов** достигается за счет их сопряжения и взаимодополнения
-  Развитие Евразийского транспортного каркаса ведет к формированию **транспортного перекрестка в Центральной Азии**
-  **Приоритет внутрирегиональной экономической связанности** включает снижение издержек при перевозках между странами вдоль коридора, а также к морским портам
-  Развитая транспортно-логистическая инфраструктура создает **импульс для реализации агропромышленного потенциала**
-  Наземные евразийские маршруты являются **страховкой для глобальных торгово-логистических цепочек** в период сбоев морского судоходства
-  Евразийский транспортный каркас позволяет **сократить дисбалансы в географии торговли** на пространстве Евразии
-  Развитие комплексных логистических сервисов позволяет перейти **от конкуренции коридоров и видов транспорта к их взаимодействию**
-  **Особое внимание должно уделяться «нервным» узлам** — пунктам стыковки коридоров и маршрутов, транспортным узлам, погранпереходам и ключевым морским портам
-  **Рост контейнеризации** достигается за счет развития операторского бизнеса, терминалов и технологий и позволяет значительно ускорить товародвижение в Евразии
-  Эффективному развитию транспортной инфраструктуры способствует **совершенствование мягкой инфраструктуры**

ЭФФЕКТЫ ЕТК

- | | | | | | |
|---|---|--|---|--|--|
| 40%
прироста грузопотока обеспечивается за счет сопряжения транспортных коридоров | 600 млн
человек сможет обеспечить продовольствием Евразийский регион за счет экспорта агропродукции при надлежащем развитии транспортной и логистической инфраструктуры | до 3 раз
составляет потенциал роста торговли между странами Центральной Азии и Индией за счет развития МТК «Север – Юг» и новых меридиональных маршрутов | 15%
транспортных издержек может быть сэкономлено за счет внедрения комплексных мультимодальных логистических технологий | 18%
роста экспорта в странах Центральной Азии произойдет при сокращении в два раза времени простоя на границах | 4 дня
экономии при пересечении границ обеспечивает переход на цифровые технологии и транспортно-сопроводительные документы |
|---|---|--|---|--|--|



Евразийский Банк Развития

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

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

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

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

Выражение признательности. Авторский коллектив ЕАБР выражает благодарность Вадиму Захаренко, главе Постоянного представительства Международного союза автомобильного транспорта (IRU) в Евразии, автономной некоммерческой организации «Дирекция международных транспортных коридоров», Андрею Медведеву, заведующему отделом картографии и дистанционного зондирования Земли Института географии РАН, компании «Артис» (Республика Казахстан) за вклад в подготовку и ценные рекомендации к настоящему докладу.

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

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

© Евразийский банк развития, 2024

СОДЕРЖАНИЕ

ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВЛЕНИЯ ЕАБР	4
РЕЗЮМЕ.....	5
ВВЕДЕНИЕ.....	15
1. ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ	17
2. ОБЗОР РАНЕЕ ПРОВЕДЕННЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ ПО РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЕВРОАЗИАТСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СВЯЗЕЙ.....	20
3. КОНЦЕПЦИЯ ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КАРКАСА	24
4. СОСТАВ И СТРУКТУРА ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КАРКАСА.....	30
4.1. Северный евразийский коридор	37
4.2. Центральный евразийский коридор	50
4.3. Международный транспортный коридор ТРАСЕКА	56
4.4. Транскаспийский международный транспортный маршрут	65
4.5. Южный евразийский коридор	74
4.6. МТК «Север – Юг»	78
4.7. Автодорожный маршрут ЕАТС 9.....	92
4.8. Перспективные коридоры и маршруты	94
5. ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ В ЕВРАЗИЙСКОМ ТРАНСПОРТНОМ КАРКАСЕ	103
6. РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ И МАРШРУТОВ В ЕВРАЗИЙСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ СОЮЗЕ	108
7. УЗКИЕ МЕСТА И НЕДОСТАЮЩИЕ ЗВЕНЬЯ ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КАРКАСА.....	113
8. ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ РАЗВИТИЯ ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КАРКАСА.....	122
9. МЯГКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КАРКАСА	131
9.1. Внедрение цифровых технологий для развития международных перевозок и транзита	133
9.2. Гармонизация международных перевозок и процедур пересечения границ	137
9.3. Координационные механизмы управления коридорами, включая тарифную политику	140
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ	142
СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ	145

ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВЛЕНИЯ ЕАБР



Евразийский транспортный каркас (ЕТК) — это система действующих и перспективных транспортных коридоров и маршрутов по осям север – юг и восток – запад, пересекающих регион и соединяющих его с Европой, Азией и Ближним Востоком. Несколько лет назад ЕАБР сформулировал идею ЕТК. Каркас активно развивается, являясь инструментом улучшения транспортной связанности в Евразии, содействия внешней торговле и социально-экономическому развитию всех стран региона.

Стыковка коридоров обеспечивает синергический эффект, который по опыту МТК «Север – Юг» и ТРАСЕКА может достигать до 40% дополнительного грузопотока. Благодаря стыковке коридоров, взаимодействию видов транспорта и развитию контейнерных и мультимодальных перевозок открываются широкие возможности для выстраивания новой логистики, расширения доступа на зарубежные рынки, обеспечения доступного внутреннего потребительского рынка и продовольственной безопасности.

Центральная Азия обладает значительным экономическим и человеческим потенциалом. Особенно хотелось бы подчеркнуть значение Евразийского транспортного каркаса для этого региона. По сути, он позволяет создать оживленный транспортный перекресток в Центральной Азии, способствовать трансформации стран, не имеющих выхода к морю, в страны, соединенные наземными связями.

Эффекты для стран региона от развития Евразийского транспортного каркаса обещают быть как минимум двойными — как за счет повышения собственных объемов торговли и мобильности, так и благодаря привлечению транзитных грузопотоков со стороны соседних стран, а также международного транзита в треугольнике Европа – Азия – Ближний Восток.

Развитие транспортной связанности — это снижение транспортных издержек для экономики и бизнеса, напрямую связанное с ускорением доставки товаров. Транспортные коридоры позволяют расположенным вдоль них странам увеличивать взаимную торговлю на 5% при сокращении срока доставки товаров всего на одни сутки.

В нашем новом докладе, который Вы держите в своих руках, рассматриваются десять системных элементов Концепции Евразийского транспортного каркаса, реализация которых направлена на формирование устойчивых, доступных и эффективных транспортных связей.

Очевидно, что ни страны, ни международные институты не смогут построить Евразийский транспортный каркас в одиночку. Это коллективная работа. Этим докладом мы стремимся привлечь внимание всех заинтересованных сторон и показать перспективы успешного сотрудничества и рациональных решений по развитию транспортных связей в регионе.

**Председатель Правления
Евразийского банка развития
Николай Подгузов**

РЕЗЮМЕ

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

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

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

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

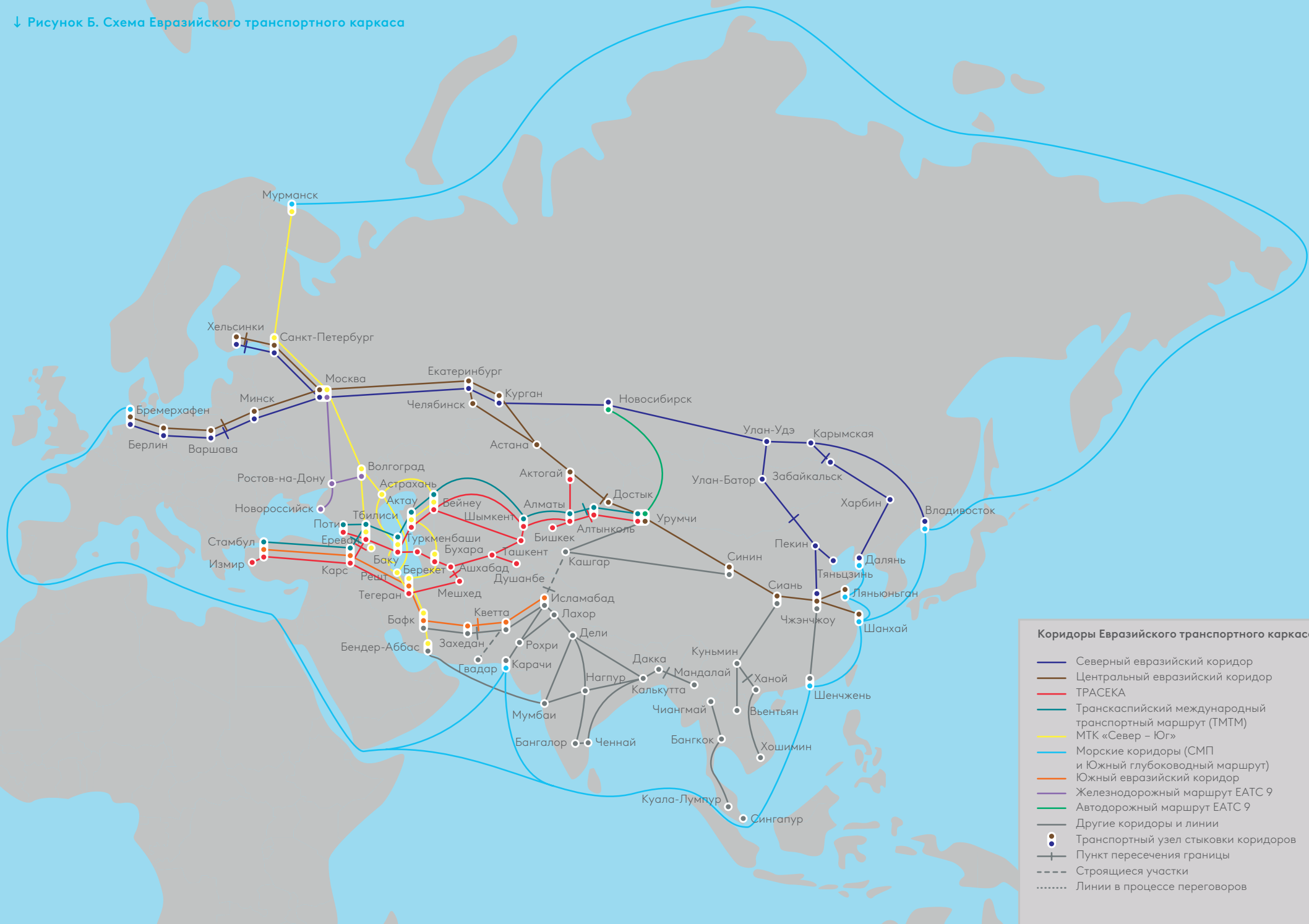
↓ Рисунок А. Концепция Евразийского транспортного каркаса

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

Источник: ЕАБР.

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

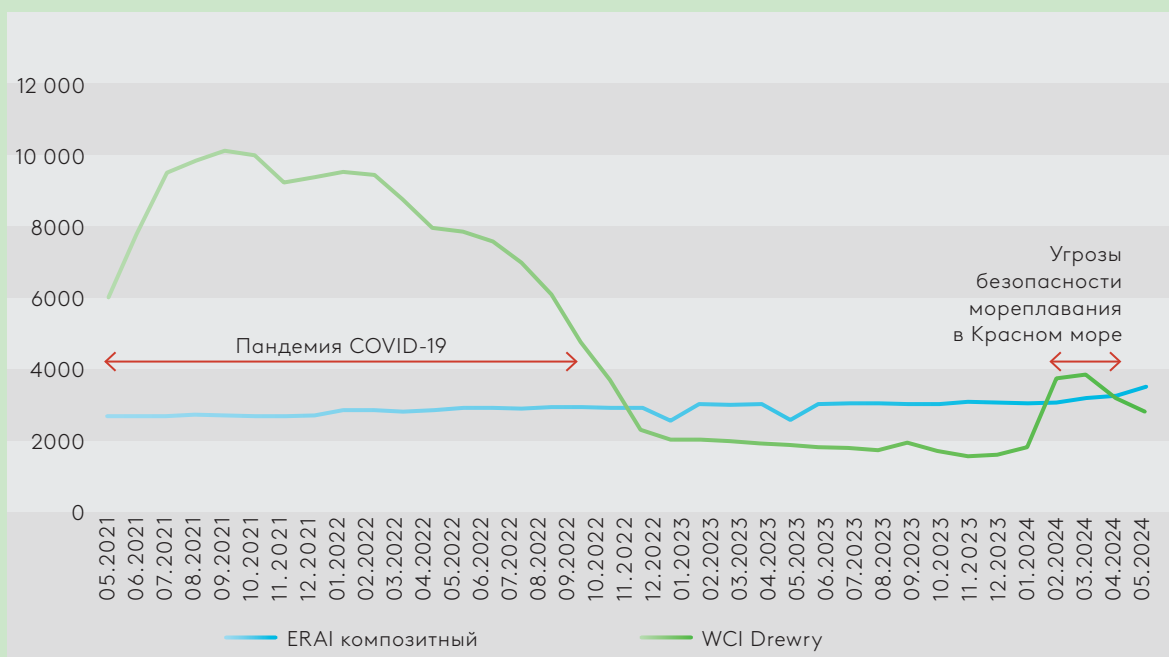
↓ Рисунок Б. Схема Евразийского транспортного каркаса



Коридоры Евразийского транспортного каркаса

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

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



Источник: ОТЛК ЕРА, Индекс ERAI².

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

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

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

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

² <https://index1520.com/>

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

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

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

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



Источник: ЕАБР.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

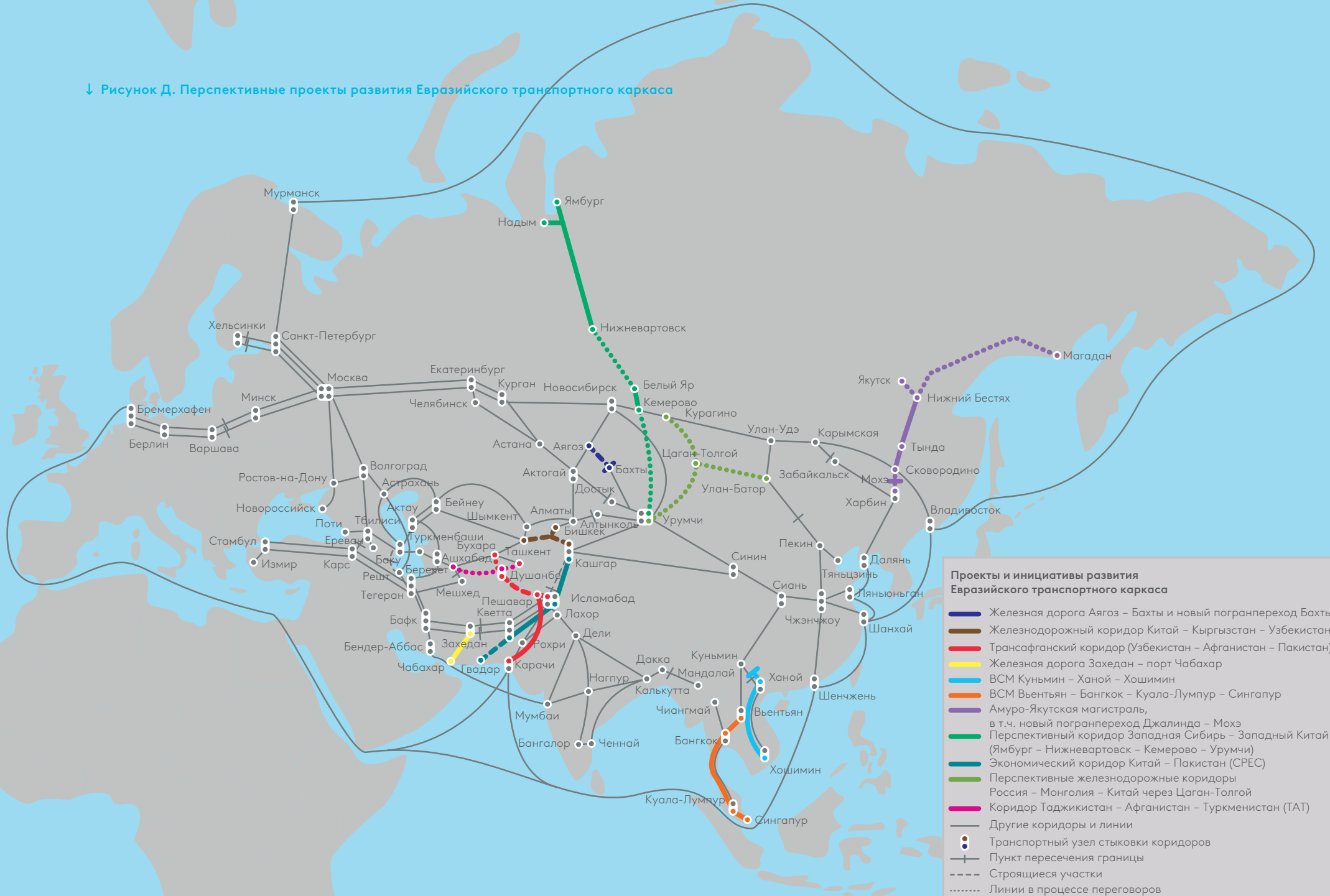
Для дальнейшего развития Евразийского транспортного каркаса критически важно создание новых меридиональных транспортных связей. Широтные коридоры уже операбельны и показывают хорошую динамику международных перевозок. Для увеличения их пропускной способности требуется реализация крупных проектов — развитие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

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

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

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

↓ Рисунок Д. Перспективные проекты развития Евразийского транспортного каркаса



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

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

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

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

ВВЕДЕНИЕ

За прошедшие почти четверть XXI века произошли кардинальные изменения в развитии транспортно-экономических связей на евразийском пространстве. Активно развивается транспортная инфраструктура, введены в действие новые транспортные коридоры и маршруты, увеличивается число операторских компаний на рынке железнодорожных, в том числе контейнерных перевозок. Растет потенциал международных автомобильных перевозок на большие расстояния, этому способствуют меры по упрощению торговли и пересечения границ, а также заключение новых соглашений с Китаем, Пакистаном и другими странами о международном автомобильном сообщении. Наконец, во все большей степени раскрывается потенциал мультимодальных транспортных коридоров с развитием транспортно-логистической инфраструктуры, фидерных и паромных линий на Каспийском и Черном морях.

За ростом рынка международных грузовых перевозок стоит рост экономики и торговли. В частности, совокупный ВВП пяти государств Центральной Азии, не имеющих выхода к морю, возрос с 2000 по 2023 г. в 10 раз до 458 млрд долл., а объем их внешней торговли (без учета Туркменистана) — в 8,5 раза до 226,4 млрд долл. Продолжает расти численность населения (с 55 до 79 млн человек, или в 1,4 раза), что способствует увеличению емкости потребительского рынка и спроса на товары. Поэтому потребность в развитии устойчивых транспортных связей и снижении транспортных издержек торговли в обозримой перспективе будет расти.

В то же время страны региона демонстрируют значительные успехи по реализации транзитного потенциала евразийских транспортных коридоров и маршрутов. Объем перевозок транзитных контейнеров между Востоком и Западом вырос почти в 15 раз. В 2000 г. по Транссибирской железнодорожной магистрали (Северному евразийскому коридору) было перевезено 47,1 тыс. контейнеров³ в 20-футовом эквиваленте (ДФЭ), и это был единственный устойчиво функционирующий транзитный маршрут. В 2023 г. объем транзита суммарно по всем наземным и мультимодальным коридорам «Восток – Запад», включая Транскаспийский международный транспортный маршрут, составил около 700 тыс. ДФЭ. Железнодорожный контейнерный транзит неоднократно подтвердил свою востребованность, особенно в периоды сбоя глобальных логистических цепочек и международных морских перевозок, например в 2000–2021 гг. во время пандемии COVID-19. Важную роль в развитии трансконтинентального транзита сыграл Китай, чьи экспортеры стали активно пользоваться контейнерными сервисами для перевозок в направлении стран Европы и Евразийского экономического союза.

Помимо традиционных транспортных связей в направлении восток – запад в Евразии растет потребность в развитии транспортных коридоров в направлении север – юг. Это необходимо для увеличения объемов и повышения эффективности торговли со странами Южной Азии и Ближнего Востока. Наряду с получившим динамичный импульс развития международным транспортным коридором (МТК) «Север – Юг» рассматриваются планы новых меридиональных коридоров, таких как Узбекистан – Афганистан – Пакистан (Трансафганский коридор), коридор Россия – Монголия – Китай, который может соединить Западную Сибирь, Алтай с Синьцзян-Уйгурским автономным районом (СУАР) Китая и далее по Китайско-Пакистанскому экономическому коридору (China Pakistan Economic Corridor, СРЕС) — с портами Карачи и Гвадар в Пакистане.

Тем самым в Евразии формируется сеть международных транспортных коридоров и маршрутов, которую Евразийский банк развития (ЕАБР) назвал Евразийским

³ <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=27432>

транспортным каркасом. Термин «Евразийский транспортный каркас» был предложен ЕАБР в 2021 г., когда стало очевидным, что синергический эффект от реализации транспортного и транзитного потенциала Евразии даст сопряжение транспортных коридоров «Восток – Запад» и «Север – Юг».

Цель настоящего доклада: оценка текущего состояния, основных имеющихся вызовов и дальнейших действий по развитию Евразийского транспортного каркаса в сфере как физической, так и мягкой инфраструктуры. Эта оценка важна для раскрытия потенциала экономик стран Евразии, особенно не имеющих выхода к морю, и повышения их экономической связанности друг с другом и с мировыми рынками.

Доклад «Евразийский транспортный каркас» продолжает серию исследований, проведенных Банком ранее в рамках реализации Стратегии своего развития на 2022–2026 гг. В развитие предыдущих публикаций, особый акцент делается на усилении транспортной связанности развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Это представляется особенно важным в свете разработки и принятия новой Программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на период 2024–2034 гг., которая должна прийти на смену Венской программе, охватывающей период с 2014 по 2024 г. Другая амбициозная задача настоящего доклада — сделать свой вклад в разработку Десятилетия Организации Объединенных Наций, посвященного устойчивому транспорту, 2026–2035 гг.

Тем самым доклад должен способствовать формированию коллективных усилий со стороны международных межправительственных и неправительственных организаций, многосторонних банков развития и правительств стран региона по повышению транспортной, торговой и экономической связанности в Евразии.

В докладе рассматриваются транспортные коридоры и маршруты, проходящие по внутриконтинентальным регионам Евразии. Вопросы развития транспортных коридоров в Европейском союзе, Китае, Индии и Юго-Восточной Азии остались за пределами данной работы.

В [первой](#) главе даны термины и определения, используемые в докладе. [Вторая](#) глава посвящена обзору ранее проведенных исследований по развитию инфраструктуры евроазиатских транспортных связей. В [третьей](#) главе представлена концепция Евразийского транспортного каркаса и ее системные элементы. В [четвертой](#) главе описывается состав и структура Евразийского транспортного каркаса, включая его основные действующие элементы — Северный и Центральный евразийские коридоры, коридор ТРАСЕКА и входящий в его состав ТМТМ, а также МТК «Север – Юг» и автодорожный маршрут 9 ЕАТС (азиатская автомагистраль АН4), связывающий Западную Сибирь в России с Монголией и Китаем. Также представлены ключевые инициативы и проекты по созданию новых транспортных коридоров и маршрутов в Евразии. В [пятой](#) главе рассмотрены значение и перспективы развития Евразийского транспортного каркаса для Центральной Азии. В [шестой](#) главе рассматриваются вопросы развития евразийских транспортных коридоров в ЕАЭС. В [седьмой](#) главе дана оценка узких мест и недостающих звеньев Евразийского транспортного каркаса. В [восьмой](#) главе рассмотрены инвестиционные проекты развития Евразийского транспортного каркаса и перспективы создания Обсерватории транспортных проектов Евразии. В [девятой](#) главе оценивается роль мягкой инфраструктуры в Евразийском транспортном каркасе и даются рекомендации по гармонизации, координации и цифровизации в сфере развития международных транспортных коридоров и маршрутов в Евразии.

1. ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

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

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

Высокоскоростная железнодорожная магистраль — железнодорожная линия, которая построена специально для обеспечения на ее основных участках движения со скоростью не менее 250 км/ч.

ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент) — статистическая единица, за основу которой берется контейнер длиной 20 футов (6,1 м). Это стандартная единица измерения объема контейнеров различных типов, контейнеровозов или контейнерных терминалов. Один 20-футовый контейнер ИСО равен одному ДФЭ, один 40-футовый контейнер ИСО приравнивается к двум ДФЭ.

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

Интермодальные грузовые перевозки — мультимодальные перевозки грузов (в одной и той же интермодальной транспортной единице) последовательно используемыми видами транспорта без обработки самих грузов при смене вида транспорта. В качестве интермодальной транспортной единицы может выступать контейнер, съемный кузов или груженое транспортное средство, перевозимое на другом транспортном средстве. Обратные перевозки порожних контейнеров/съемных кузовов и обратное перемещение порожних грузовых дорожных транспортных средств/прицепов сами по себе не являются частью интермодальных перевозок, поскольку в этом случае не транспортируется никаких грузов. Тем не менее такие (обратные) перевозки также ассоциируются с интермодальными перевозками ([Евростат и др., 2019](#)).

Интермодальный транспортный терминал — объект, оборудованный для хранения интермодальных транспортных единиц (ИТЕ) и их перевалки между по крайней мере

двумя видами транспорта или между двумя различными железнодорожными системами, а также для временного хранения грузов (порты, сухие порты, аэропорты и железнодорожные терминалы).

Контейнер — специальный ящик для перевозки груза, укрепленный и пригодный для штабелирования и горизонтального или вертикального перемещения. В техническом отношении контейнер определяется как «предмет транспортного оборудования:

- a) имеющий постоянный характер и поэтому достаточно прочный, чтобы быть пригодным для многократного использования;
- b) имеющий специальную конструкцию, обеспечивающую удобную перевозку грузов одним или несколькими видами транспорта без промежуточной перегрузки;
- c) снабженный приспособлениями, позволяющими производить его быструю перегрузку, в частности передачу с одного вида транспорта на другой;
- d) изготовленный таким образом, чтобы его можно было легко наполнять и разгружать;
- e) пригодный для штабелирования и
- f) имеющий внутренний объем не менее одного кубического метра» (Евростат и др., 2019).

Международная перевозка груза — перевозка, предусматривающая пересечение грузом и транспортным средством как минимум одной государственной границы. Объем международных перевозок складывается из экспортных, импортных перевозок и транзита.

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

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

Мультимодальные грузовые перевозки — перевозки грузов по меньшей мере двумя разными видами транспорта. Международные мультимодальные перевозки часто осуществляются на основании договора полной мультимодальной перевозки.

Мультимодальный транспортный коридор — транспортный коридор, работа которого обеспечивается на отдельных участках несколькими видами транспорта, а в пунктах смены вида транспорта может происходить переоформление или оформление дополнительных перевозочных документов.

Мягкая инфраструктура — совокупность правил и процедур, регламентирующих перевозки пассажиров и грузов, доступ перевозчиков к инфраструктуре, операторскому рынку, а также пересечение государственных границ.

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

Страна, не имеющая выхода к морю, — государство, расположенное во внутренних регионах, без доступа к океанским портам и глубоководным морским маршрутам. Доступ этих стран к основным международным рынкам осуществляется с использованием транспортной инфраструктуры соседних государств, выступающих в роли стран транзита. Пять из шести государств — участников Евразийского банка развития (Армения, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан и Таджикистан) относятся к странам, не имеющим выхода к морю. Некоторые из них, например Беларусь, Казахстан и Кыргызстан, одновременно выступают странами транзита для соседних государств, ряд из которых также не имеет выхода к морю.

Сухой порт — объект внутри территории страны с логистическим центром, соединенным с инфраструктурой одного или более видов транспорта, предназначенный для обработки, временного хранения и предусматриваемого законом осмотра грузов, перевозимых в процессе международной торговли, и совершения применимых таможенных контрольных функций и формальностей (UNESCAP, 2013).

2. ОБЗОР РАНЕЕ ПРОВЕДЕННЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ ПО РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЕВРОАЗИАТСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СВЯЗЕЙ

Исследования вопросов развития евроазиатских транспортных связей получили развитие в конце XX века. Большая их часть была проведена в последние 20 лет международными организациями, в том числе заинтересованными МБР, национальными правительствами, а также академическим сообществом.

Такие исследования преследовали решение пяти ключевых задач:

- проанализировать потенциал развития межконтинентальной (Европа – Азия) и внутриконтинентальной торговли в Евразии, а также возможностей переключения части грузопотока, перевозимого по глубоководным морским линиям, на наземные транспортные коммуникации стран Евразии;
- определить узкие места и барьеры и способствовать развитию транспортной инфраструктуры, ее технической и эксплуатационной совместимости и качеству оказываемых услуг, в том числе по безопасности, скорости, сохранности грузов и их доставке точно в срок;
- содействовать созданию надежных альтернативных маршрутов, которые могли бы быть использованы в случае сбоев на морских глубоководных линиях, проходящих через Малаккский и Ормузский проливы, Суэцкий канал и Гибралтар;
- внести вклад в повышение экономической и транспортной связанности стран и регионов, не имеющих выхода к морю, через которые проходят основные наземные маршруты доставки грузов в Евразийском регионе;
- способствовать правовой гармонизации в области международной торговли, перевозок, процедур пересечения границ, снизив издержки международной торговли, связанные с физическими и нефизическими барьерами, и тем самым увеличив ее объемы.

Необходимо отметить, что рост интереса к развитию евроазиатских транспортных связей усилился на фоне взрывного роста экономики и торговли Китая, благодаря чему контейнерный экспорт из этой страны в направлении Европы стал интенсивно расти в первой четверти XXI века.

Старт исследованиям евроазиатских транспортных связей на международном уровне был положен в середине 80-х гг. XX века работами Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН (КВТ ЕЭК ООН) и ее Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5).

Первоначально исследования касались создания системы международных транспортных коридоров, призванных соединить Западную Европу с Центральной и Восточной Европой и регионом СНГ.

Концептуальные подходы к развитию МТК были определены в ходе предварительных совещаний экспертов в городе Волос (Греция) в 1988 г. Впоследствии, в рамках трех Общеевропейских конференций по транспорту (Прага в 1991 г., Крит в 1994 г. и Хельсинки в 1997 г.) была сформирована система из десяти Панъевропейских транспортных коридоров.

В ходе трех международных евроазиатских конференций по транспорту, прошедших в Санкт-Петербурге в 1998, 2000 и 2003 гг., система Панъевропейских транспортных коридоров была дополнена Евроазиатскими транспортными коридорами. Их состав и маршруты (Транссиб, «Север – Юг», ТРАСЕКА, Южный) были утверждены в 2000 г. Декларацией Второй международной евроазиатской конференции по транспорту; этот документ имеет статус официального документа ЕЭК ООН ([UNECE, 2000](#)).

Ключевая роль в изучении и развитии евроазиатских транспортных связей принадлежит региональным комиссиям ООН. К сфере компетенции ЕЭК ООН относятся важнейшие международные соглашения, обеспечивающие правовые рамки для скоординированного развития транспортных сетей и международных перевозок в Евразии. В их числе: Европейское соглашение о международных автомагистралях 1975 г. (СМА), Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях 1985 г. (СМЖЛ), Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах 1991 г. (СЛКП); Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 г. (КДПГ) и Дополнительный протокол к КДПГ, касающийся электронной накладной, 2008 г. (e-CMR), Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975 г. (Конвенция МДП), Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 г., Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, 1972 г., Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов 1968 г. (ДОПОГ) и другие.

В 2002–2017 гг. ЕЭК ООН реализовала три этапа проекта развития евроазиатских транспортных связей (ЕАТС). В исследовании, выполненном совместно с ЭСКАТО ООН, на первом этапе (2002–2007 гг.) были описаны основные коридоры ЕАТС, зафиксированные в Декларации Международной конференции в Санкт-Петербурге в 2000 г., определены приоритетные маршруты, технические и операционные аспекты их будущего развития, рассмотрены основные проблемы евразийских перевозок грузов ([UNECE, UNESCAP, 2007](#)).

На втором этапе проекта ЕАТС был проведен сравнительный анализ морских и наземных евроазиатских маршрутов, идентифицировано девять евразийских железнодорожных и девять автодорожных маршрутов, а также маршруты внутреннего водного транспорта, определен перечень из 311 проектов развития инфраструктуры, проведен обзор международных инициатив по развитию евроазиатских транспортных связей ([UNECE, 2012](#)).

По итогам второго этапа проекта ЕАТС на встрече министров транспорта стран Евразии, состоявшейся в рамках 75-й сессии КВТ ЕЭК ООН, было принято Совместное заявление о будущем развитии евроазиатских транспортных связей. В частности, министрами 34 стран (включая все государства Центральной Азии, Азербайджан, Армению, Монголию, Китай, Россию, Турцию, ряд стран ЕС и др.) были подтверждены приоритеты:

- a) по расширению и стимулированию благоприятных финансовых условий для обеспечения устойчивого и долгосрочного финансирования приоритетных проектов в области транспортной инфраструктуры;
- b) по координации сотрудничества с участвующими государствами, международными организациями и международными финансовыми учреждениями, а также с другими участниками из государственного и частного секторов для обеспечения выделения дополнительных финансовых ресурсов с целью завершения приоритетных проектов;

- c) по планомерному и систематическому устранению препятствий нефизического характера вдоль евроазиатских транспортных маршрутов;
- d) по содействию созданию адекватного механизма для обеспечения непрерывного мониторинга евроазиатских транспортных связей ([UNECE, 2013](#)).

На третьем этапе проекта ЕАТС (2013–2017 гг.) были проанализированы торговые потоки в сообщениях Европа – Азия и выявлены основные контейнеропригодные грузы, тяготеющие к перевозкам по наземным евроазиатским маршрутам. В итоговом докладе предложены дорожная карта и рекомендации правительствам, международным организациям и бизнесу по развитию евроазиатских транспортных связей ([UNECE, 2020](#)).

Начиная с 90-х гг. XX века ЭСКАТО ООН предпринимает значительные усилия по улучшению транспортной связанности в АТР и развитию связей между Азией и Европой. Под эгидой ЭСКАТО ООН разработаны и приняты межправительственные соглашения по Сети азиатских автомобильных дорог (ААД), Трансазиатской железной дороге (ТАЖД) и сухим портам. Благодаря этим соглашениям объекты инфраструктуры в АТР развиваются на основе согласованных стандартов и рекомендуемых практик.

Отделом транспорта ЭСКАТО ООН была подготовлена целая серия публикаций, посвященных развитию евразийских транспортных коридоров. В частности, в докладе 2017 г. рассмотрены вопросы комплексного планирования Северного, Центрального и Южного евразийских коридоров с целью повышения межрегиональной связанности, эффективности перевозок и логистики ([UNESCAP, 2017](#)). Опубликовано исследование институциональных рамок развития интермодальных транспортных коридоров в регионе ЭСКАТО ООН ([UNESCAP, 2019](#)).

В исследованиях ЭСКАТО ООН нашли отражение концепции и стратегии укрепления транспортной связанности между Европой и Азией ([UNESCAP, 2020](#)), а также оценка возможностей развития транспортных коридоров, обеспечивающих торговые и транспортные связи между субрегионами Юго-Восточной, Северной и Центральной Азии ([UNESCAP, 2023](#)).

Роль транспортных коридоров для обеспечения торговой и экономической связанности, а также для решения задач экономического развития стран, не имеющих выхода к морю, рассматривается в докладах, подготовленных Канцелярией Высокого представителя ООН по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам ([UNOHRRLLS, 2020](#)).

В частности, рассматриваются возможности стран, не имеющих выхода к морю, по устранению разрывов в транспортной инфраструктуре, созданию правовых условий для упрощения процедур торговли и международных перевозок, укреплению климатической устойчивости инфраструктуры, созданию благоприятной среды для увеличения объемов финансирования инфраструктуры и технической помощи, повышению готовности развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, к пандемическим рискам и чрезвычайным ситуациям ([UNOHRRLLS, 2022](#)).

Странам, не имеющим выхода к морю, предлагаются меры по операционализации проходящих по их территории транспортных коридоров, а также по управлению их развитием ([UNOHRRLLS, 2020](#)).

Всемирный банк в своих исследованиях уделяет особую роль вопросам создания экономических коридоров на базе транспортных коридоров, оценивает потенциал реализации широких региональных инициатив, в частности инициативы «Пояс и путь» (BRI), включая анализ возможностей и рисков для стран ([World Bank, 2019](#)). Банк исследует

перспективы развития некоторых евразийских транспортных коридоров, в том числе Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ), также именуемого Средним коридором ([World Bank, 2023](#)).

Азиатский банк развития способствует реализации Программы Центрально-Азиатского экономического сотрудничества (ЦАРЭС), в рамках которой проводится работа по шести коридорам ЦАРЭС, обеспечивающим транспортную связанность стран Центральной Азии и Южного Кавказа. В рамках ЦАРЭС была принята Транспортная стратегия ЦАРЭС 2030, которая увязывает развитие транспортных коридоров и транспортной взаимосвязанности с общей Стратегией ЦАРЭС 2030. Эта стратегия уделяет особое внимание устойчивости и качеству транспортных сетей, что наряду со строительством и развитием транспортных коридоров предусматривает усиление роли железнодорожного сектора и мультимодальной совместимости, повышение эффективности управления дорожными активами и безопасности дорожного движения ([CAREC, 2020](#)).

Исследование вопросов транспортной связанности Центральной Азии проводил также Институт Азиатского банка развития, который, помимо чисто транспортных вопросов, уделил внимание другим аспектам связанности — таким как торговые связи, прямые иностранные инвестиции, финансовые потоки, миграция и денежные переводы мигрантов, институциональное сотрудничество между странами Центральной Азии и глобальными экономическими центрами ([Институт Азиатского банка развития, 2015](#)).

Значительный вклад в исследование и развитие евразийских транспортных связей внесли также Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Межправительственная комиссия ТРАСЕКА, Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международный союз железных дорог и другие международные организации.

Евразийский банк развития (ЕАБР), как основной МБР, действующий в Евразии, также уделяет пристальное внимание развитию транспортной и экономической связанности в регионе, исследуя эти вопросы с момента своего создания. В частности, Банк оценил эффекты межгосударственных связей на Евразийском континенте для экономического процветания и континентальной безопасности ([Винокуров и др., 2012](#)) и исследовал роль транспортных коридоров в развитии международной торговли между Европой и Азией ([Винокуров и др., 2009](#)), а также в использовании транзитного потенциала Евразийского экономического союза ([Винокуров и др., 2018](#)). Рассматривалась роль, которую играют в развитии евразийской экономической связанности отдельные виды транспорта, в частности железнодорожный ([Байбикова и др., 2014](#)) и авиационный ([Абсаметова и др., 2011](#)).

ЕАБР провел глубокий анализ перспектив развития МТК «Север — Юг», предсказав в 2021 г. последующий всплеск его развития ([Винокуров и др., 2021](#)), а также обозначив инвестиционные решения и меры по развитию мягкой инфраструктуры этого коридора ([Винокуров и др., 2022](#)).

ЕАБР впервые предложил использовать понятие и концепцию Евразийского транспортно-го каркаса в экспертной среде и в общественно-экономическом обсуждении ([Винокуров и др., 2021](#)). В соответствии с подходом ЕАБР главным принципом Евразийского транспортного каркаса является достижение синергии от формирования сети сопрягающихся и взаимодействующих друг с другом коридоров и маршрутов. С 2021 г. ЕАБР активно продвигает концепцию Евразийского транспортного каркаса не только в аналитических докладах ([Винокуров и др., 2024](#)), но и на уровне взаимодействия с правительствами стран региона, инвесторами, международными межправительственными и неправительственными организациями, а также многосторонними банками развития.

Настоящий доклад логически продолжает ранее проведенные исследования ЕАБР и развивает их, показывая роль сопряжения ключевых пяти евразийских коридоров для торговли и социально-экономического развития стран Евразии, особенно не имеющих выхода к морю.

3. КОНЦЕПЦИЯ ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КАРКАСА

Перспективы функционирования и развития Евразийского транспортного каркаса связаны с реализацией следующих **десяти концептуальных элементов**.

1. Синергия транспортных коридоров и маршрутов

Синергия достигается за счет **сопряжения и взаимодополнения международных транспортных коридоров и маршрутов**, входящих в Евразийский транспортный каркас. Синергия возможна не только между маршрутами, но и за счет совместного использования преимуществ нескольких видов транспорта в рамках мультимодальных транспортных коридоров (рисунок 1).



← Рисунок 1. Сопряжение международных транспортных коридоров в Каспийском регионе, Центральной Азии и на Южном Кавказе

Источник: ЕАБР.

Опыт стыковки МТК «Север – Юг» и широтных коридоров, в частности ТРАСЕКА на Южном Кавказе, продемонстрировал потенциал прироста объемов перевозок грузов по каждому из них за счет улучшения логистических возможностей для торговли между Россией и Турцией и создания нового спроса, в первую очередь, на международные автомобильные перевозки. По оценкам аналитиков ЕАБР (Винокуров и др., 2021), 40% совокупного потенциала контейнерных перевозок по МТК «Север – Юг» обеспечивает эффект его сопряжения с широтными транспортными коридорами.

Расширению географии транспортно-экономических связей за счет стыковки коридоров будут способствовать координация и сотрудничество заинтересованных стран, развитие новых транспортно-логистических сервисов. В конечном итоге синергический эффект от стыковки транспортных коридоров и маршрутов будет заключаться в обеспечении связанности любых разноудаленных центров производства и потребления в Евразии между собой.

Новые региональные инициативы могут базироваться на комбинации использования действующих участков коридоров Евразийского транспортного каркаса. Например, инициатива создания Южного транспортного маршрута Центральная Азия – Россия предполагает комбинацию участков МТК ТРАСЕКА в Центральной Азии и МТК «Север – Юг» в Каспийском регионе.

В основе интересов стран Евразии лежит множественность логистических возможностей, достигаемая за счет сопряжения транспортных коридоров и маршрутов. Задачей Евразийского транспортного каркаса на средне- и долгосрочную перспективу должно стать развитие новых меридиональных коридоров (новых коридоров «Север – Юг») в Евразии и дополнительных стыковок с действующими и новыми широтными коридорами («Восток – Запад»).

2. Транспортный перекресток в Центральной Азии

Через Центральную Азию проходит большинство евразийских транспортных коридоров и маршрутов. Благодаря развитию Евразийского транспортного каркаса **страны Центральной Азии решают задачи транспортной связанности друг с другом и упрощения доступа к морским портам и мировым товарным рынкам.** Развитие мультимодальных транспортных и транзитных коридоров для стран Центральной Азии — безальтернативное решение в силу значительных расстояний. Испытывая дефицит средств в национальных бюджетах на реализацию крупных инфраструктурных проектов, эти государства нуждаются в помощи и содействии со стороны многосторонних институтов развития.

Одновременно с этим формирование транспортного перекрестка позволяет увеличить объемы международных, в том числе транзитных, перевозок и связанных с этим доходов для стран Центральной Азии. По прогнозу ЕАБР, объемы перевозок грузов по трем ключевым коридорам, проходящим через Центральную Азию (Центральный евразийский коридор, ТРАСЕКА и Восточный маршрут МТК «Север – Юг»), возрастут к 2030 г. по целевому сценарию в 1,5 раза до 95 млн тонн. Контейнерный трафик вырастет еще стремительнее — почти на две трети до 1,7 млн ДФЭ.

3. Приоритет внутрирегиональной транспортной связанности

Транзитные перевозки между Европой и Азией важны и рентабельны в первую очередь для владельцев инфраструктуры и транспортно-логистических операторов. Однако более важна обеспечиваемая Евразийским транспортным каркасом внутренняя экономическая и торговая связанность любых континентальных районов — Центральной Азии,

Южного Кавказа, Монголии и Афганистана, СУАР и российских регионов Западной и Восточной Сибири. Транспортные издержки для торговли стран, не имеющих выхода к морю, в 1,4 раза выше, чем для прибрежных государств (UNOHRLLS, 2022). Евразийский транспортный каркас минимизирует ограничения, связанные с отсутствием выхода к морю. Благодаря развитию транзитных коридоров страны, не имеющие выхода к морю, соединяются сетью наземных транспортных связей.

Для большинства внутренних регионов, не имеющих выхода к морю, развитие новых транспортных возможностей приводит к увеличению объемов торговли, созданию рабочих мест, росту налоговых поступлений и мобильности людей, а также запускает связанные с этим мультипликативные эффекты. По данным Всемирного банка, **сокращение срока доставки груза на одни сутки может увеличить объемы торговли между странами вдоль маршрута коридора на 5,2%** (World Bank, 2019). Экономия времени в пути позволяет снизить транспортные издержки и удешевить экспортные товары, производимые в странах, не имеющих выхода к морю, а также импортные товары, завозимые в эти страны. Сокращение времени в пути на одни сутки эквивалентно 0,8% от цены перевозимого промышленного товара с высокой степенью передела (Ramboll, U.S. Chamber of Commerce, 2006).

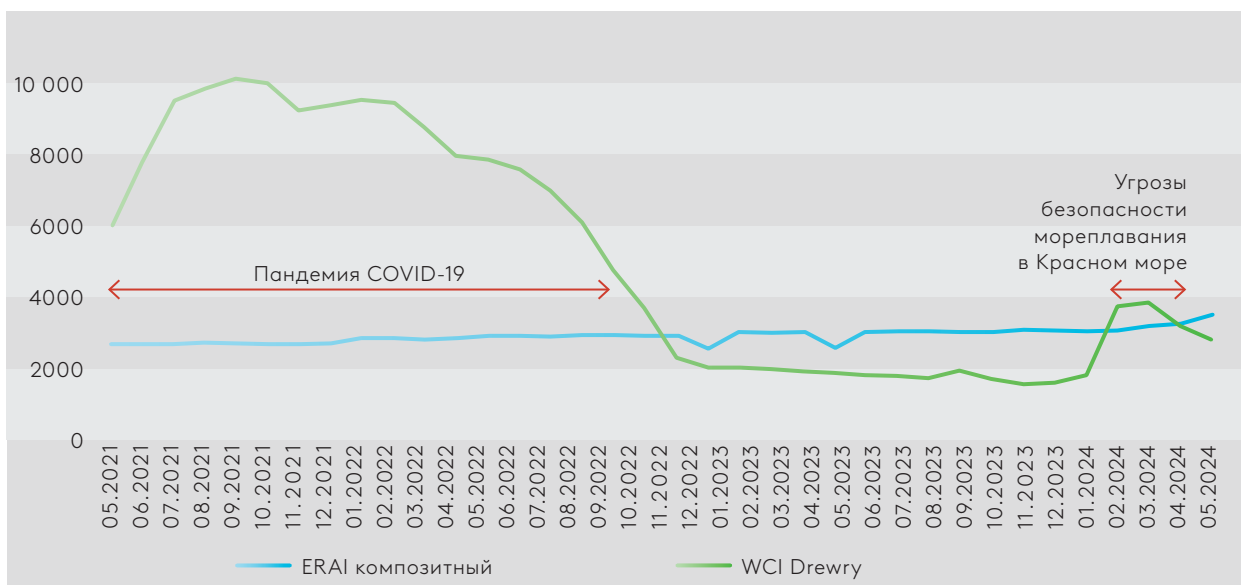
4. Импульс для реализации агропромышленного потенциала

Страны Евразийского региона имеют колоссальный агропромышленный потенциал, и одним из обязательных условий его реализации является развитие Евразийского транспортного каркаса. **Развитие транспортной инфраструктуры в Евразии позволит нарастить экспорт зерна, других продовольственных грузов и, по оценкам ЕАБР, обеспечить потребности 600 млн человек**, включая 240 млн собственного населения и дополнительно до 360 млн в третьих странах — Китае, странах Южной Азии, Ближнего Востока и Северной Африки (Винокуров и др., 2023b). Для реализации экспортного потенциала необходимо расширять не только магистральную инфраструктуру транспортных коридоров и морских портов, но и вспомогательную — транспортно-логистические центры, склады и терминалы. Важно также развивать специализированные, в том числе контейнерные, сервисы доставки экспортной агропродукции.

5. Страховка для глобальных торговых логистических цепочек

Евразийский транспортный каркас станет гарантом бесперебойного функционирования глобальных логистических цепочек поставки товаров между крупнейшими рынками. Каждый раз, когда глобальные цепочки поставок испытывают сложности с доставкой грузов по глубоководным маршрутам, использование железнодорожных коридоров становится дешевле для грузоотправителей, а их преимущество по срокам доставки усиливается. Так, в период с мая 2021 г. по август 2022 г., когда волатильность на рынке доставки контейнеров морем между Азией и Европой резко усилилась, стремительно вырос простой судов и контейнеров в морских портах из-за антиковидных ограничений, **наземные евразийские коридоры обеспечивали перевозку грузов втрое дешевле и втрое быстрее** (рисунок 2). Транзит по наземным коридорам в период пандемии COVID-19 позволил обеспечить транспортировку многих важнейших грузов, включая медикаменты и медицинское оборудование, между Китаем и Европой. Таким образом, Евразийский транспортный каркас выступает страховочным механизмом для устойчивой торговли между Азией, Ближним Востоком и Европой при любых нарушениях в работе глубоководных морских маршрутов, связанных с природными, техногенными и геополитическими факторами.

↓ Рисунок 2. Динамика индексов ERAI⁴ и WCI Drewry в 2021–2024 гг., долл. за ДФЭ



Источник: ОТЛК ЕРА, Индекс ERAI⁵.

6. От конкуренции к взаимодействию

Роль конкуренции между отдельными транспортными коридорами и маршрутами ограничена из-за низкой плотности магистральных транспортных коммуникаций в Евразии, а также из-за того, что **каждый коридор имеет свои региональные или отраслевые ниши**. При этом важна взаимодополняющая роль коридоров и разных видов транспорта при их развитии. Максимальный синергический эффект достигается благодаря комплексным и эффективным транспортно-логистическим решениям в «нервных» узлах за счет минимизации издержек при смене видов транспорта, ширины колеи и др. **Реализация комплексного транспортно-логистического продукта позволяет снизить стоимость мультимодальной перевозки груза на 15%** (UNOHRLLS, 2022).

Особую роль в Евразийском транспортном каркасе играет комплексное взаимодействие видов транспорта. При развитии международных транспортных коридоров роль автомобильного транспорта была сильно недооценена и сводилась, как правило, к фидерному подвозу грузов к пункту начала магистральной перевозки (или вывозу груза из пункта ее окончания). Вместе с тем **автомобильный транспорт играет ключевую роль для внешнеэкономической деятельности малого и среднего бизнеса (МСБ)**, характеризующейся малыми грузовыми партиями, для которых автомобиль гораздо удобнее, чем железнодорожный состав. Кроме того, способность автотранспорта доставлять груз от двери до двери и точно в срок чрезвычайно важна для перевозок продовольственных и иных скоропортящихся, ценных и штучных грузов.

Автомобильный транспорт прекрасно зарекомендовал себя на дальних расстояниях.

Примеры: вывоз контейнеров из российских дальневосточных портов в центр России из-за ограничений Восточного полигона, перевозки грузов между Арменией и другими странами ЕАЭС, Китаем и Беларусью, Таджикистаном и Турцией, Россией и Ираном, а также Турцией по Западному маршруту МТК «Север – Юг». Объемы международных автомобильных перевозок по участкам целого ряда транспортных коридоров, например в Центральной Азии, превышают соответствующие объемы перевозок по железной дороге.

⁴ Индекс транзитных железнодорожных перевозок (ERAI) — композитный индикатор стоимости транзитных контейнерных перевозок в евразийском железнодорожном коридоре по территории ЕАЭС в сообщении Китай – ЕС и ЕС – Китай. Мировой контейнерный индекс Drewry WCI (World Container Index) рассчитывается по восьми ключевым направлениям мировых контейнерных перевозок, включая направления Азия – Европа и Азия – Средиземноморье.

⁵ <https://index1520.com/>

Несмотря на то, что авиация обеспечивает менее 1% от общего физического объема перевозок грузов между Европой и Азией, на нее приходится более 35% от стоимости всех перевозимых грузов (UNECE, 2020). В число авиатранспортабельных входят все грузы, которые никогда не будут перевозиться по железной дороге или морем на дальние расстояния, например живые цветы, срочные документы или отдельные виды скоропортящейся продукции — от фармацевтики до охлажденных морепродуктов. Дорогостоящая электроника и комплектующие, косметика и некоторые виды других товаров также доставляются по воздуху, в том числе в регион Евразии.

Авиатранспортная инфраструктура — неотъемлемый элемент Евразийского транспортного каркаса, особенно в крупных транспортных узлах, а также на удаленных территориях. Фактором развития авиатранспортной логистики в Евразии является стремительный рост электронной торговли. Международные аэропорты с современными грузовыми терминалами не заменяют, но дополняют инфраструктуру Евразийского транспортного каркаса (Абсаметова и др., 2011). Привлечение инвестиций в их развитие становится вкладом в повышение экономической и торговой связанности в Евразии.

7. Сокращение дисбалансов в географии торговли

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

Евразийский транспортный каркас по мере своего развития будет способствовать ускорению доставки грузов между точками зарождения и погашения грузопотоков в Евразии. Это будет происходить за счет развития физической инфраструктуры, повышения ее пропускных способностей и скоростных характеристик, а также вследствие совершенствования мягкой инфраструктуры и снижения связанных с ней потерь времени при пересечении государственных границ или смене видов транспорта.

Расширение логистических возможностей путем создания новых сервисов и вспомогательной логистической и терминальной инфраструктуры, **а также усиливающаяся контейнеризация грузопотоков способны смягчать имеющиеся дисбалансы по направлениям перевозок грузов и их распределению между видами транспорта** (яркий пример — использование контейнеров для перевозки зерна или легковых автомобилей). В свою очередь, повышение уровня «обратной загрузки» способно увеличить эффективность работы транспортных операторов и сократить издержки пользователей на тех направлениях, где ранее в цену перевозки включались издержки по возврату порожнего подвижного состава.

8. Особое внимание к «нервным» узлам

Речь идет о **пунктах стыковки международных транспортных коридоров, пунктах пересечения автодорожных и железнодорожных маршрутов, погранпереходах и ключевых морских портах**, где наземные маршруты стыкуются с морскими судоходными линиями. При увеличении объемов перевозок хотя бы по одному из коридоров узким местом может стать весь транспортный узел. Поэтому непременным условием функционирования и дальнейшего успешного развития Евразийского транспортного каркаса является развитие подходов к транспортным узлам и морским портам, создание и модернизация необходимой вспомогательной транспортно-логистической инфраструктуры, в первую очередь сухих портов и транспортно-логистических центров, вблизи транспортных узлов.

Устранение узких мест в транспортных узлах и в пунктах пропуска через границу позволит сократить время ожидания грузов и транспортных средств. Каждый 1 доллар, сэкономленный в пунктах перегрузки или пересечения границ, приносит грузовладельцам и перевозчикам 2 доллара дополнительных бизнес-возможностей (IRU, NEA, 2013).

9. Усиливающаяся контейнеризация

Контейнеризация — наиболее востребованная и эффективная форма развития перевозок грузов по коридорам и маршрутам Евразийского транспортного каркаса. Контейнерные перевозки позволяют ускорить доставку товаров, максимально унифицировать процесс перевозки и перегрузки на пограничных стыках и в транспортно-логистических центрах, повысить качество перевозок, способствуют росту конкурентоспособности наземных контейнерных сервисов. Развитие инфраструктуры контейнерных перевозок в Евразии требует инвестиций, а создание и масштабирование контейнерных сервисов — координации усилий между государствами региона и транспортным бизнесом.

Повышение контейнеризации грузопотоков позволит повысить маршрутную скорость движения с 500 до 1000 км в сутки. Росту скорости способствуют также внедрение передовых технологий перевозок и перестановки контейнеров в пунктах смены железнодорожной колеи, правовая гармонизация, в частности заключение в рамках ОСЖД Соглашения о перевозке контейнеров в составе контейнерных поездов в международном сообщении, меры по управлению транспортными коридорами, в частности создание единых операторов на ряде МТК.

10. Совершенствование мягкой инфраструктуры

Развитие физической инфраструктуры Евразийского транспортного каркаса должно сопровождаться совершенствованием мягкой инфраструктуры. В ее основе реализация трех принципов — **гармонизации, координации и цифровизации**. Гармонизация подразумевает использование международных стандартов и наилучших практик, упрощение торговли и перевозок, процедур пересечения границ, расширение доступа на рынок транспортных услуг, совершенствование таможенного администрирования, использование института уполномоченных экономических операторов (УЭО), заключение соглашений о взаимном признании УЭО и др. Координация развития коридоров проводится на всех уровнях — правительств, международных правительственных и неправительственных организаций, железнодорожных администраций, транспортно-логистического бизнеса. Она включает создание совместных транспортно-логистических операторов, проведение согласованной тарифной политики, запуск механизма управления коридором, единую маркетинговую политику по его продвижению.

Особая роль отводится цифровизации транспорта и транзита в рамках Евразийского транспортного каркаса. Цифровизация существенно сокращает временные и финансовые издержки при международных перевозках и повышает производительность труда. Цифровизация процессов контроля транспортных средств и грузов на границах по эффекту сопоставима со строительством дополнительных контрольных полос и досмотровых площадок. В обозримой перспективе предстоит провести цифровизацию транспортных коридоров, внедрить цифровые транспортно-логистические сервисы, перевести в цифровой вид транспортные и сопроводительные документы (накладные и др.), сделать электронными процедуры таможенного транзита, получения разрешения на осуществление международных автомобильных перевозок, а также транспортного планирования.

Расчеты, проведенные Всемирным банком с использованием модели общего равновесия, показывают, что сокращение задержек на границе на 50% в результате реализации проектов развития транспортной инфраструктуры ведет к увеличению экспорта стран, расположенных вдоль транспортных коридоров в Центральной Азии, на 18% (World Bank, 2019).

4. СОСТАВ И СТРУКТУРА ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КАРКАСА

В ходе ранее проведенных исследований, выполненных международными организациями (рассмотрены в [главе 2](#)), а также международных конференций, министерских совещаний и других мероприятий высокого уровня были определены пять главных международных транспортных коридоров, обеспечивающих транспортную связанность Европы, Азии и Ближнего Востока:

- **Северный евразийский коридор** (в части железнодорожного маршрута именуемый также Транссиб);
- **Центральный евразийский коридор**, в состав которого входит международный автомобильный маршрут Европа – Западный Китай;
- **МТК ТРАСЕКА**, в состав которого входит инфраструктура ТМТМ;
- **Южный евразийский коридор**;
- **МТК «Север – Юг»**, в состав которого входит автомобильный коридор «Север – Юг», связывающий Республику Армения с Грузией, Россией и Ираном.

Четыре из пяти названных коридоров (Транссиб, ТРАСЕКА, «Север – Юг», Южный) были утверждены резолюцией Второй международной евроазиатской конференции по транспорту в сентябре 2000 г. ([UNECE, 2000](#)).

Кроме пяти указанных выше МТК, в Проекте ЕАТС ([UNECE, 2012](#)) идентифицировано несколько других железнодорожных и автомобильных маршрутов, среди которых высокую актуальность имеют:

- железнодорожный маршрут ЕАТС 9 и автомобильный маршрут 3е, обеспечивающие подходы к российским портам Азово-Черноморского бассейна (АЧБ);
- автомобильный маршрут 9, обеспечивающий связь между Россией, Монголией и Китаем (СУАР).

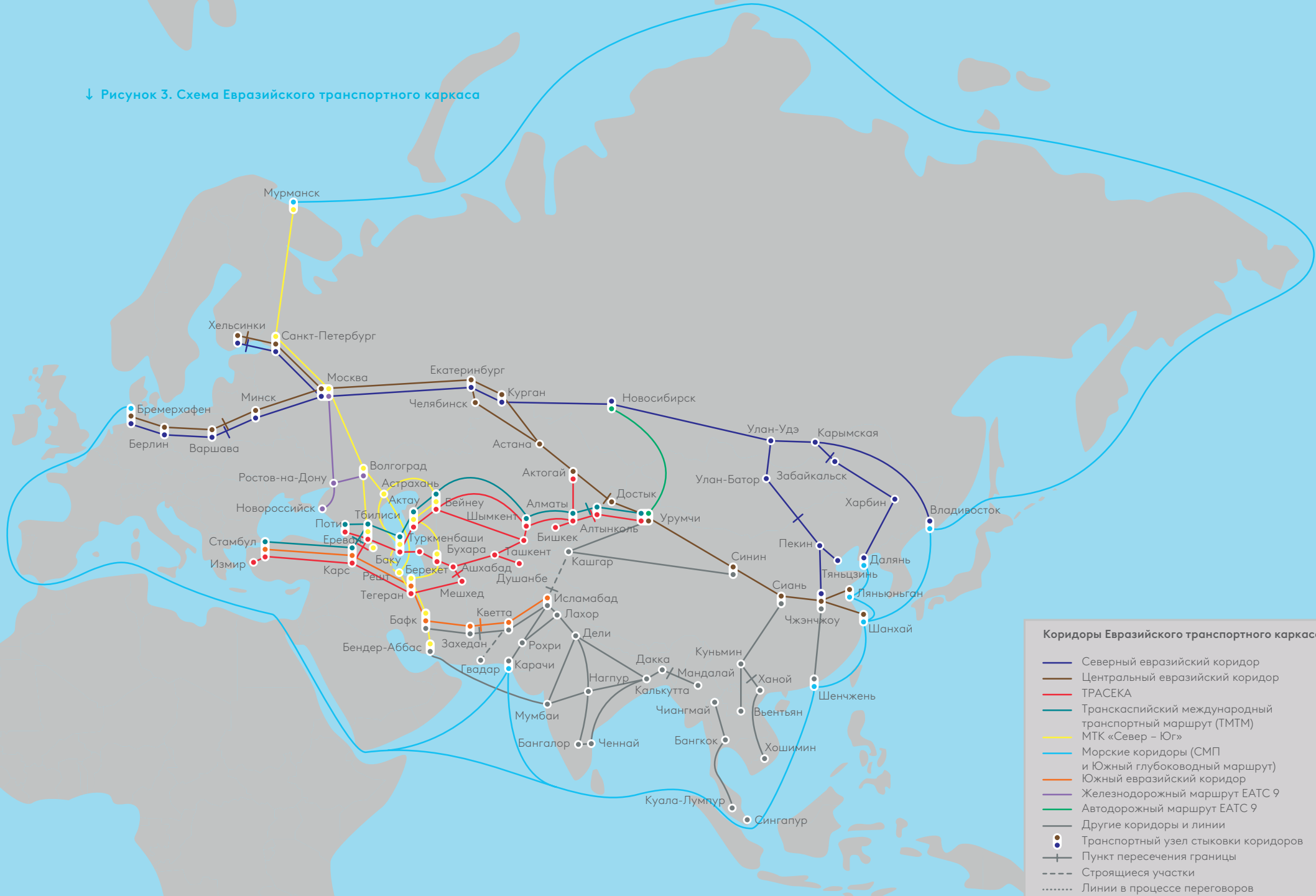
МТК «Север – Юг» и ТРАСЕКА являются мультимодальными.

На значительной протяженности пяти главных МТК, образующих Евразийский транспортный каркас, железнодорожные маршруты совпадают с автомобильными, обеспечивая комплексное взаимодействие разных видов транспорта и вспомогательной транспортной инфраструктуры.

Основные маршруты каждого МТК дополняются ответвлениями, обеспечивающими вариативность начальных и конечных точек, использование альтернативных участков, морских портов и пунктов пропуски через границу.

В настоящем докладе принята следующая классификация МТК и маршрутов, входящих в Евразийский транспортный каркас ([рисунок 3, таблица 1](#)). Показаны пункты стыковки коридоров Евразийского транспортного каркаса с Трансъевропейской транспортной сетью (TEN-T) на территории ЕС, но не показаны участки маршрутов ЕАТС в странах ЕС.

↓ Рисунок 3. Схема Евразийского транспортного каркаса



Коридоры Евразийского транспортного каркаса

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

↓ Таблица 1. Структура Евразийского транспортного каркаса

Коридор/ маршрут	Трасса	Соответствие маршрутам ЕАТС, коридорам ОСЖД и сетям категорий Е, АШД (АН) и ТАЖД
Северный евразийский коридор	Железнодорожный маршрут: Малашевиче/Тересполь (граница Польши) – Брест – Минск – Москва – Нижний Новгород – Пермь – Екатеринбург – Омск – Новосибирск – Улан-Удэ – Карымская – Владивосток (порт)/Восточный (порт)	EATC 1, ОСЖД 1, ТАЖД, E20, CE20, C45/2, CE55
	Ответвления: • Тайшет – Иркутск – Улан-Удэ – Наушки (граница РФ) – Сухэ-Батор (граница Монголии) – Улан-Батор – Замын-Ууд (граница Монголии) – Эренхот (граница Китая) – Пекин – Тяньцзинь (порт), а также Цзинань – Нанкин	EATC 1с, ОСЖД 1е, ТАЖД
	• Карымская – Забайкальск – граница Китая – Харбин – Далянь (и Харбин – Чунцин)	EATC 1d, ТАЖД
	Автодорожный маршрут: Тересполь (граница Польши) – Брест – Минск – Москва – Нижний Новгород – Екатеринбург – Омск – Новосибирск – Красноярск – Иркутск – Улан-Удэ – Чита – Белогорск – Хабаровск – Уссурийск – Владивосток (порт)/Восточный (порт)/Находка (порт)	EATC 1, E30 АН8, АН6, АН3
Ответвления: • Улан-Удэ – Иволгинск – Гусиноозерск – Кяхта (граница РФ) – Алтан-Булак/граница/ – Улан-Батор – Дзамын-Удэ/граница/ – Эренхот (граница Китая) – Цзинин – Пекин – Тяньцзинь (порт) и Пекин – Гуаньчжоу – Сюйчжоу – Нанкин	EATC 8, АН3	
Центральный евразийский коридор	Железнодорожный маршрут: Малашевиче/Тересполь (граница Польши) – Брест – Минск – Москва – Екатеринбург – Курган – Астана – Дружба – Урумчи – Сиань – Чжэнчжоу – Ляньюньган (порт)/Чжэнчжоу – Шанхай (порт)	EATC 2, ОСЖД 1, ТАЖД
	Ответвления: • Екатеринбург – Челябинск – Тарановская – Тобол – Астана	ТАЖД
	Автодорожный маршрут: Тересполь (граница Польши) – Брест – Минск – Москва – Нижний Новгород – Уфа – Челябинск – Курган – Петропавловск – Астана – Алматы – Хоргос – Джинге – Урумчи – Сиань – Ляньюньган (порт)/Шанхай (порт)	EATC 2, E30, E125, АН6, АН64, АН7, АН60
	Ответвления: • Петропавловск – Омск – Павлодар – Семипалатинск – Георгиевка – Таскескен – Ушарал – Достык – Алашанькоу – Куйтун – Урумчи	EATC 2б, E30, E127, АН60, АН68, АН5
	• Москва – Самара – Уральск – Актобе – Доссор – Макат – Бейнеу – Нукус – Навои – Ташкент – Алматы	EATC 2с, E30, E121, E38, АН60, АН61, АН63
	• Челябинск – Керак – Костанай – Астана	EATC 2d, E30, E123, E016, АН7)
• Пермь – Екатеринбург – Курган – Петропавловск	EATC 2е	
• Санкт-Петербург – Москва (ЦКАД) – Казань – Оренбург – Актобе – Кзыл-Орда – Астана – Алматы – Хоргос – Джинге – Урумчи – Сиань – Ляньюньган (порт)	EATC 3g, Международный автодорожный маршрут Европа – Западный Китай	

Коридор/ маршрут	Трасса	Соответствие маршрутам ЕАТС, коридорам ОСЖД и сетям категорий Е, АШД (АН) и ТАЖД	
Коридор ТРАСЕКА	Железнодорожный маршрут: Констанца (порт) – Потти/Батуми (порт) – Тбилиси – Алят (порт) – Актау/Курык (порт) – Бейнеу – Нукус – Учкудук – Навои – Ташкент – Шымкент – Алматы – Достык/Алтынколь	ЕАТС 3, ОСЖД 10, 6а, 8, 2, 5, Е54, Е562, Е60, Е50	
	Ответвления: • Алят (порт) – Туркменбаши (порт) – Ашхабад – Туркменабат – Бухара – Навои	ЕАТС 3а, ОСЖД 10, Е60, ТАЖД	
	• Тбилиси – Садахло – Гюмри – Ереван	ЕАТС 3б, Е692, ТАЖД	
	• Балыкчи – Бишкек – Луговая	ЕАТС 3с, ТАЖД	
	• Ташкент – Канибадам – Андижан	ЕАТС 3д, Е692, ТАЖД	
	• Стамбул – Эскишехир – Анкара – Сивас – Карс	ЕАТС 3д, Е692, ТАЖД	
	• Измир (порт) – Эскишехир	ЕАТС 4д, Е674, ТАЖД	
	• Мерсин (порт)/Искендерун (порт) – Малатья – Догучапи – Гюмри – Садахло – Тбилиси	ЕАТС 3ф, Е70, Е692, Е97, ТАЖД	
	• Бухара – Карши – Термез – Курган-Тюбе – Куляб	ЕАТС 3л, Е695, ТАЖД	
	• Карс – Ахалкалаки – Тбилиси	ЕАТС 3 м, Е695	
	• Ташкент – Ангрэн – Пап – Андижан	ЕАТС 3н, Е696	
	• Бейнеу – Нукус – Учкудук – Бухара – Чарджоу – Серахс – Мешхед – Бафк	ЕАТС 5с, Е50, Е597, ТАЖД	
	• Актау/Курык (порт) – Бейнеу – Макат – Кандыагаш – Никельтау	ЕАТС 6д, Е30, Е50, Е597	
	• Ташкент – Бухара – Карши – Ташгузар – Байсун – Кумчуган – Термез – Галаба – Хайратон (граница Афганистана)	ЕАТС 9, ТАЖД, Е60, Е695	
	• Душанбе – Термез	ЕАТС 3е, Е695, ТАЖД	
	• Макат – Каракалпакия – Учкудук – Навои – Бухара	ЕАТС 9а, Е50, Е597, ТАЖД	
		Автодорожный маршрут: Констанца (порт) – Потти/Батуми (порт) – Тбилиси – Алят (порт) – Актау/Курык (порт) – Бейнеу – Нукус – Бухара – Ташкент – Шымкент – Бишкек – Алматы – Сары-Озек – Хоргос	ЕАТС 4, Е68, Е60, Е121, Е40, Е60, АН5, АН70, АН63, АН62
		Ответвления: • Стамбул – (порт Хайдарпаша) – Измит (порт Дериндже) – Мерзифон – Рефахие – Гурбулак – Базарган – Эйвогли – Тебриз – Казвин – Тегеран – Семнан – Дамган – Сабзевар – Мешхед	ЕАТС 5, Е80, АН1
• Мерзифон – Самсун (порт) – Трабзон (порт) – Сарп (Турция) – Сарпи (Грузия) – Батуми (порт) – Потти (порт)		ЕАТС 4е, Е70, АН5	
• Мешхед – Серакс – Теджен – Мары		ЕАТС 5д, Е70, АН5	

Коридор/ маршрут	Трасса	Соответствие маршрутам ЕАТС, коридорам ОСЖД и сетям категорий Е, АШД (АН) и ТАЖД
	• Алят (порт) – Туркменбаши (порт) – Ашхабад – Мары – Бухара	EATC 4f, E60, AN5
	• Бишкек – Нарын – Торугарт – Кашгар	EATC 4g, E125, AN61
	• Шымкент – Меркет – Алматы	EATC 4h, AN5
	• Батуми (порт) – Хопа – Карс – Гюмри – Ереван	EATC4j, E70, AN5
	• Гюмри – Эрзерум	EATC 4L, E691, E80
	• Бишкек – Чалдовар – Суусамыр – Джалал-Абад – Узген – Ош	EATC 4p
	• Макат – Бейнеу – Нукус – Бухара – Навои – Самарканд – Ташкент	EATC 3a, E40, AN70, AN8, AN63, AN5
	• Мазари-Шариф – Пули-Хумри – Нижний Пяндж – Душанбе – Сары-Таш	EATC 5f, E123, AN60, AN76, AN7, AN65
	• Шерхан-Бандар (Афганистан) – Нижний Пяндж – Душанбе – Вахдат – Джиргаталь (Таджикистан) – Карамык (Кыргызстан)	EATC 5g, E123, AN60, AN7, AN65
	• Термез – Сарыасия – Душанбе – Вахдат – Куляб – Хорог – Мургаб – Кульма – Карасу (Китай)	EATC 5h, E60, E009, E008, AN65, AN66, AN4
	• Ташкент – Ойбек – Худжанд – Канибадам – Андархан – Коканд	EATC 5k, E006, AN7
	• Ташкент – Ойбек – Худжанд – Душанбе – Курган-Тюбе – Нижний Пяндж – Шерхан-Бандар (Афганистан)	EATC 5L, AN7
	• Хисарону (Филиос) – Чайкума – развязка Зонгулдак – Деврек – Менген – Герееде – Анкара – Аксарай – Позанты – Мерсин (порт)	EATC 5N, E89, E90, E982
Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ)⁶	Железнодорожный маршрут: Стамбул – Эскишехир – Анкара – Сивас – Карс – Ахалкалаки – Тбилиси – Алят (порт) – Актау/Курык (порт) – Бейнеу – Шымкент – Алматы – Достык – Дружба/Алашанькоу	EATC 3d, ОСЖД 10, E692, E50, ТАЖД
	Ответвления: • Алматы – Алтынколь/Хоргос	
	• Тбилиси – Батуми (порт)/Поти (порт)	EATC 3, ОСЖД 10, E60, ТАЖД
	• Измир (порт) – Эскишехир	EATC 4d, E674, ТАЖД
Южный евразийский коридор	Железнодорожный маршрут: Драгоман – София – Свиленград – Капикуле – Стамбул – Эскишехир – Анкара – Малатья – Капикой – Рази – Казвин – Тегеран – Серахс – Мары – Туркменабат – Навои – Ташкент – Шымкент – Алматы	EATC 4, ОСЖД 6, 10, E70, E60, E50, ТАЖД

⁶ Является частью МТК ТРАСЕКА.

Коридор/ маршрут	Трасса	Соответствие маршрутам ЕАТС, коридорам ОСЖД и сетям категорий Е, АШД (АН) и ТАЖД
	<p>Ответвления:</p> <ul style="list-style-type: none"> Тегеран – Кум – Мейбод – Язд – Бафгх – Керман – Захедан – Мирджавех (граница Ирана) – Кох-и-Тафтан (граница Пакистана) – Далбандин – Спезанд – Рохри – Хайдарабад – Карачи (порт) – Рохри – Лахор – Равалпинди – Исламабад – Пешавар 	EATC 4c, ТАЖД
	<ul style="list-style-type: none"> Измир (порт) – Эскишехир 	EATC 4d, E674, ТАЖД
	<ul style="list-style-type: none"> Мерсин – Адана – Малатья 	EATC 4a, E97, ТАЖД
	<p>Автомобильный маршрут:</p> <p>Стамбул (порт Хайдарпаша) – Измит (порт Дериндже) – Мерзифон – Рефахие – Гурбулак – Базарган – Эйвогли – Тебриз – Казвин – Тегеран – Семнан – Дамган – Сабзевар – Мешхед – Догарун – Ислам-Кала – Герат – Мазари-Шариф – Термез – Гузар – Самарканд – Бекабад – Ойбек – Худжанд – Канибадам – Андархан – Коканд – Андижан – Ош – Сары-Таш – Иркештам – Кашгар – Урумчи – Сиань – Ляньюньган (порт)/Шанхай (порт)</p>	EATC 5, E80, E60, E006, AN1, AN5, AN85, AN77, AN65
	<p>Ответвления:</p> <ul style="list-style-type: none"> Тегеран – (Савех – Салафчеган) – Кум – Язд – Анар – Керман – Захедан – Мирджавех – Далбандин – Мастунг – Бела – Карачи – Хайдарабад – Суккур – Бахавалпур – Мултан – Окара – Лахор – Хариан – Равалпинди – Хасанабдал – Мансехра – Бешам – Чилас – Гилгит – Кунджераб (пакистанско-китайская граница) – Таксорган – Кашгар 	EATC 5a, AN2
	<ul style="list-style-type: none"> Мазари-Шариф – Пули-Хумри – Кабул – Джелалабад – Торхам – Пешавар – Мансехра – Бешам – Чилас – Гилгит – Кунджераб (пакистанско-китайская граница) – Таксорган – Каши (Кашгар) 	EATC 5e, AN76, AN7, AN1
	<ul style="list-style-type: none"> Карачи – Бела – Вад – Калат – Кветта – Чаман – Кандагар – Герат – Ислам-Кала – Сангбаст – Серахс – Теджен 	EATC 5p
	<ul style="list-style-type: none"> Герат – Кандагар – Чаман – Кветта – Зхоб – Пешавар – Исламабад 	EATC 5q
МТК «Север – Юг»	<p>Железнодорожный маршрут:</p> <p>Вайниккала (граница Финляндии) – Лужайка (граница РФ) – Бусловская – Санкт-Петербург (порт) – Волгоград – Астрахань (порт)/Оля (порт) – Анзали (порт) – Решт – Казвин – Тегеран – Кум – Мейбод – Бафх – Бендер-Аббас (порт)</p>	EATC 5, ОСЖД 11, E10, E99, E50, ТАЖД
	<p>Ответвления:</p> <ul style="list-style-type: none"> Астрахань (порт) – Самур – Ялама – Баку – Астара (Азербайджан) – Астара (Иран) – Решт 	EATC 5b, ОСЖД 11, E60, E694, ТАЖД
	<ul style="list-style-type: none"> Астрахань (порт) – Аксарайская – Ганюшкино – Макат – Бейнеу – Болашак – Ашхабад – Серахс – Мешхед – Бафх 	EATC 5c, ОСЖД 8, 10, 6, E50, E597, ТАЖД
	<ul style="list-style-type: none"> Болашак – Инче-Бурун – Тегеран 	ОСЖД 6
	<ul style="list-style-type: none"> Тегеран – Кум – Арак – Ахваз – Бендер-Эмам (порт) 	EATC 5e, ТАЖД
	<ul style="list-style-type: none"> Бафх – Керман – Фарадж – Чабахар (порт) 	EATC 5g, ТАЖД
	<ul style="list-style-type: none"> Мурманск (порт) – Санкт-Петербург 	EATC 5h

Коридор/ маршрут	Трасса	Соответствие маршрутам ЕАТС, коридорам ОСЖД и сетям категорий Е, АШД (АН) и ТАЖД
	<p>Автомобильный маршрут: Ваалимаа – (граница РФ) – Торфяновка – Санкт-Петербург – Москва – Волгоград – Астрахань/Оля (порт) – Анзали (порт) – Казвин – Тегеран – Бендер-Аббас (порт)</p>	EATC 6, E105, E119, E40, AN8, AN1, AN2, AN70
	<p>Ответвления:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Мурманск (порт) – Петрозаводск – Санкт-Петербург (порт) 	EATC 7, E105
	<ul style="list-style-type: none"> • Астрахань (порт)/Оля (порт) – Самур – Ялама – Баку (порт) – Астара (Азербайджан) – Астара (Иран) – Казвин – Тегеран 	EATC 6a, E119 AN8
	<ul style="list-style-type: none"> • Астрахань (порт) – Амирабад (порт) – Сари 	EATC 6b, AN70
	<ul style="list-style-type: none"> • Астрахань (порт) – Оля (порт) – Актау (порт) – Бейнеу 	EATC 6c, E121 AN70
	<ul style="list-style-type: none"> • Казвин – Савех – Ахваз – Бендер-Эмам (порт) 	EATC 6d, AN8
	<ul style="list-style-type: none"> • Эсердар – Гудуролум – Инче-Бурун – Горган – Сари – Семнан – Дамган – Язд – Анар – Бендер-Аббас (порт) 	EATC 6f, E121 AN70
	<ul style="list-style-type: none"> • Астрахань – Атырау (порт) – Макат – Бейнеу – Актау (порт) – Туркменбаши (порт) – Ашхабад – Теджен – Серахс – Серакс – Мешхед – Биржанд – Небандан – Даштак – Захедан – Чабахар (порт) 	EATC 6g, E40, E121, E60, AN70, AN5, AN75
	<ul style="list-style-type: none"> • Волгоград – Владикавказ – Нижний Пяндж – Тбилиси – Садахло – Ереван – Ерасх – Горис – Капан – Мегри – (Агарак) – Нурдуз – Джолфа (Иран) – Тебриз 	EATC 3d и EATC 4a, E117 AN82
Другие коридоры и маршруты	<p>Железнодорожный маршрут EATC 9 Вайниккала (граница Финляндии) – Лужайка (граница РФ) – Буловская – Москва – Рязань – Ростов-на-Дону – Краснодар – Новороссийск</p>	EATC 9, ОСЖД 11a E10, E99
	<p>Ответвления:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ростов-на-Дону – Волгоград – Баскунчак – Аксарайская 	EATC 9b, E99, E50
	<ul style="list-style-type: none"> • Волгоград – Тихорецкая – Краснодар 	EATC 9d
	<p>Автомобильный маршрут EATC 3e Москва – Ефремов – Воронеж – Ростов-на-Дону – Краснодар – Новороссийск (порт) – Кавказ (порт) – Самсун (порт) – Поти/Батуми (порт) – Бургас (порт)</p>	EATC 3e, E115, E97
	<p>Автомобильный маршрут EATC 9 Новосибирск – Барнаул – Бийск – Горно-Алтайск – Ташанта – Улан-Байшинт – Улгий – Ховд – Ярант – граница (749 км) – Цзиньхэ – Каратунгу – Ертай – Цзянцзюньмяо – Сиди – Мицюань – Урумчи</p>	EATC 9, AN4

Источник: ЕЭК ООН.

Крупнейшими «нервными» узлами, в которых пересекаются МТК Евразийского транспортного каркаса, являются Курган, Екатеринбург, Москва, Улан-Удэ (Россия), Урумчи, Сиань, Каши (Китай), Астана, Бейнеу, Шымкент (Казахстан), Баку (Азербайджан), Ереван (Армения), Тбилиси (Грузия), Ташкент (Узбекистан), Тегеран (Иран).

Кроме того, к «нервным» узлам Евразийского транспортного каркаса относятся морские порты Владивосток, Находка, Восточный, Новороссийск, Санкт-Петербург, Астрахань/Оля, Махачкала, Актау/Курык и Алят.

Особое значение имеют автомобильные и железнодорожные пункты пропуска Забайкальск, Наушки, Достык/Алашанкоу, Алтынколь/Хоргос, Серахс, Акяйла, Самур, Верхний Ларс, Астара и др.

4.1. Северный евразийский коридор

Под **Северным евразийским коридором** в системе евразийских транспортных связей понимается **широтный коридор, связывающий Европу, Россию с Монголией, Китаем и странами АТР**. Он совпадает с железнодорожным коридором ОСЖД №1, евроазиатским коридором Транссиб, утвержденным на Второй международной Евроазиатской конференции по транспорту (UNECE, 2000), а также железнодорожным и автодорожным маршрутами ЕАТС №1 (UNECE, 2012). В состав коридора входят его основные «артерии» — Транссибирская железнодорожная магистраль и Байкало-Амурская железнодорожная магистраль (БАМ), совместно именуемые в настоящем докладе Восточным полигоном Российских железных дорог.

Северный евразийский коридор со строительством Транссибирской магистрали (1891–1916 гг.) стал первым сквозным наземным маршрутом, связавшим побережье Атлантического и Тихого океанов, и, соответственно, первым элементом Евразийского транспортного каркаса. Транссибирская железнодорожная магистраль стала коридором развития для обширных территорий Западной и Восточной Сибири, а также Дальнего Востока России.

Именно на Транссибе в 1971 г. зародился Транссибирский контейнерный сервис, были апробированы и в настоящее время активно развиваются контейнерные перевозки грузов между странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) и Европой. Здесь также был накоплен и апробирован используемый на других трансевразийских маршрутах инструментарий по упрощению международных перевозок и гармонизации процедур пересечения границ.

Железнодорожная составляющая Северного евразийского коридора представлена железнодорожным маршрутом ЕАТС 1, совпадающим на значительной протяженности с железнодорожным коридором ОСЖД №1. Это самый длинный из всех МТК, входящих в Евразийский транспортный каркас. Протяженность основного направления Куновице – Варшава – Брест – Минск – Москва – Нижний Новгород – Котельнич – Пермь – Екатеринбург – Омск – Новосибирск – Красноярск – Иркутск – Карымская – Владивосток/Находка/Ванино составляет более 12 тыс. км.

Основной железнодорожный маршрут коридора с 2002 г. полностью электрифицирован, имеет два или более главных путей.

Основной автодорожный маршрут коридора, за исключением нескольких участков, совпадает с железнодорожным маршрутом.

В соответствии с Проектом ЕАТС (UNECE, 2012) Северный евразийский коридор имеет 11 железнодорожных и 8 автодорожных ответвлений (рисунок 4), но в рамках данного

исследования рассматриваются только имеющие критически важное значение для связанности со странами АТР ответвления:

- на порты Дальнего Востока России (Находка, Восточный, Владивосток, Ванино и др.);
- на железнодорожные и автомобильные погранпереходы между Россией и Китаем (Забайкальск, Благовещенск, Гродеково и др.);
- на железнодорожные и автомобильные погранпереходы между Россией и Монголией и далее между Монголией и Китаем (Наушки, Кяхта и др.).

Подвоз экспортных грузов к морским портам Дальнего Востока и вывоз импортных грузов из них — основа транспортной работы, осуществляемой Северным евразийским коридором. Все порты Дальневосточного бассейна обработали в 2023 г. свыше 238 млн тонн различных грузов (66% — сухие грузы, 34% — наливные грузы), что на 18,7% больше, чем в 2018 г. Дополнительно к этому 42,6 млн тонн нефти было перевалено через порт Козьмино, являющийся конечной точкой трубопроводной системы «Восточная Сибирь – Тихий океан» (ВСТО) и принадлежащий ПАО «Транснефть» (таблица 2).

↓ Таблица 2. Динамика перевалки грузов крупнейшими морскими торговыми портами России в 2018–2023 гг., млн тонн

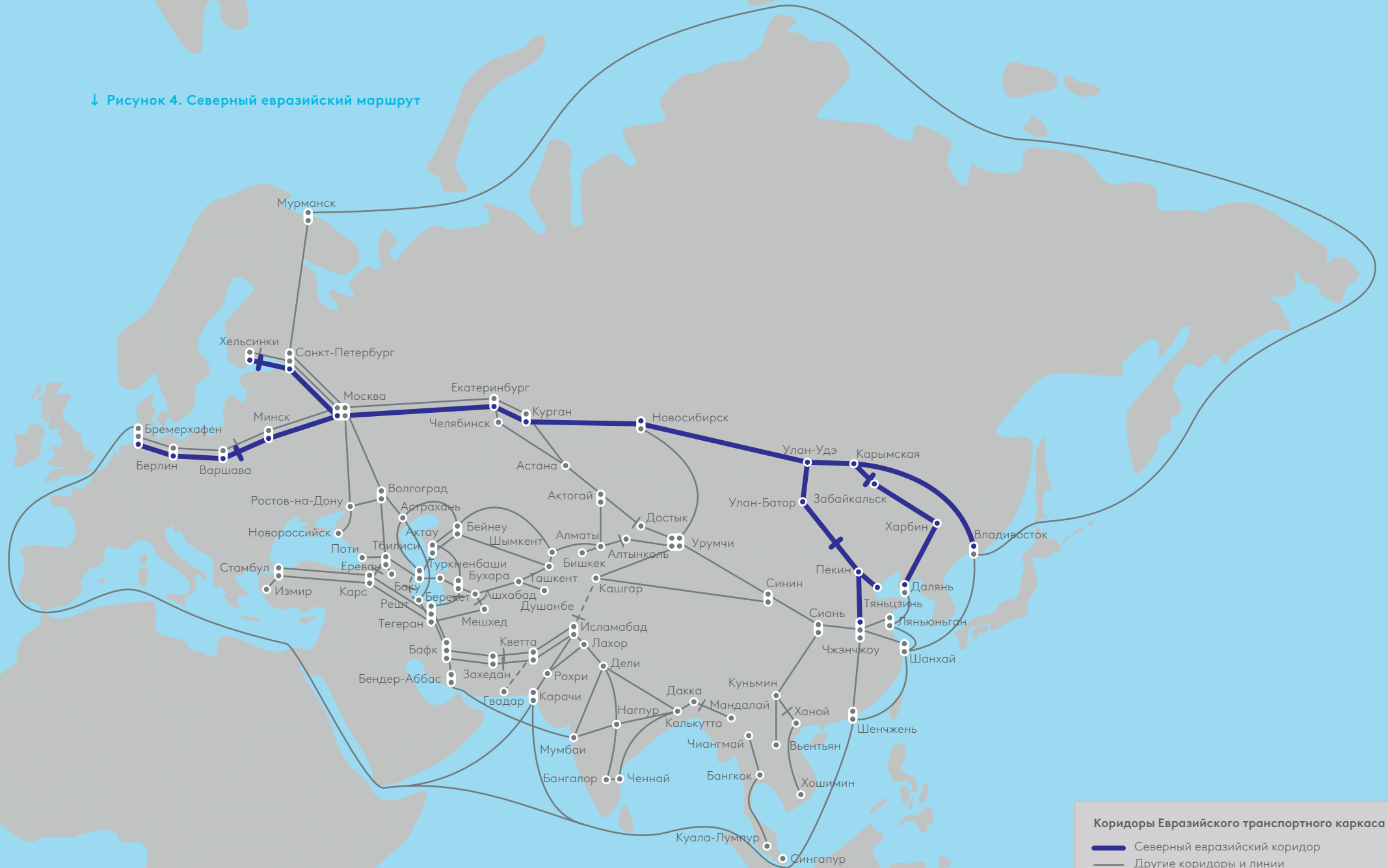
Передаточный пункт	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Владивосток	21,2	23,92	24,7	29,6	32,2	33,5
Находка	24,3	25,58	26,8	26,8	25,8	27,6
Восточный	63,7	73,54	77,4	77,7	82,3	86,6
Ванино	29,5	31,4	33,5	35,4	37,6	35,0
Козьмино	30,4	33,2	32,9	35,1	42,0	42,6
Посьет	7,1	7,7	6,0	6,4	6,3	6,0
Де-Кастри	12,6	13,6	13,2	10,1
Пригородное	17,0	16,0	16,4	14,5	15,4	13,6

Источник: Ассоциация морских торговых портов России, ПАО «Транснефть».

На железнодорожный транспорт приходится значительная доля от общего объема подвоза грузов к портам и вывоза импортных и транзитных грузов из них (рисунок 5). В некоторых портах большое значение для подвоза экспортных грузов имеет трубопроводный транспорт — например, по ВСТО до 2023 г. поступал практически весь объем нефти, отгружаемой из порта Козьмино.

Вместе с тем за последние шесть лет произошло снижение удельного веса железных дорог, особенно в вывозе грузов из портов за счет экспансии автомобильного транспорта. Факты говорят о росте объемов как внутренних, так и международных автомобильных грузовых перевозок на дальние расстояния по Северному евразийскому коридору. Опыт 2022–2023 гг. также показал, что сложности с вывозом грузов из портов Дальнего Востока вследствие ограничений Восточного полигона привели к росту объемов автомобильных перевозок на направлениях Дальний Восток – центральные регионы России, а также между Китаем с одной стороны, Россией и Беларусью — с другой.

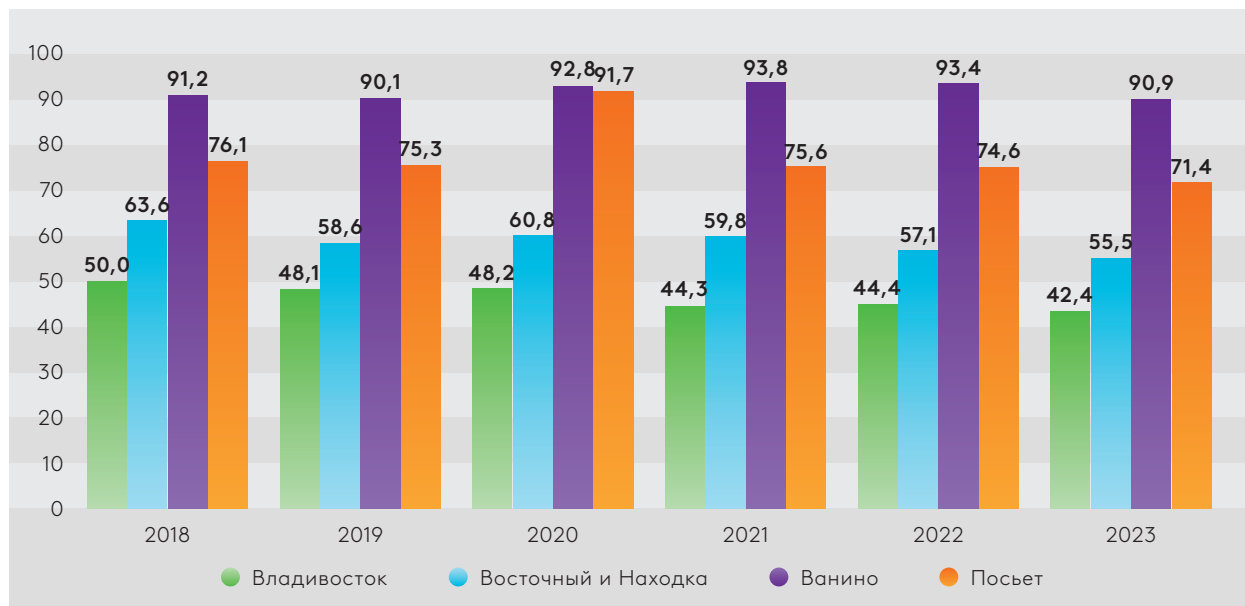
↓ Рисунок 4. Северный евразийский маршрут



Коридоры Евразийского транспортного каркаса

- Северный евразийский коридор
- Другие коридоры и линии
- Транспортный узел стыковки коридоров
- ⊕ Точка пересечения границы
- - - Строящиеся участки
- ⋯ Линии в процессе переговоров

↓ Рисунок 5. Удельный вес железнодорожного транспорта в подвозе и вывозе грузов в/из морских портов Дальневосточного бассейна в 2018–2023 гг.



Источник: Ассоциация морских торговых портов России, расчеты аналитиков ЕАБР.

На подвоз грузов к морским дальневосточным портам и вывоз грузов из них в 2023 г. приходилось 73,8% от общего объема международных железнодорожных перевозок. Остальные 26,2% относятся к прямому железнодорожному сообщению через погранпереходы на границе России и Китая, а также России и Монголии с последующим выходом в Китай. При этом в период 2021–2023 гг. удельный вес сухопутных погранпереходов в общем объеме международных перевозок грузов по Северному евразийскому коридору немного возрос (с 15,9% в 2021 г. до 18,6% в 2023 г.), чему способствовали модернизация подходов к железнодорожному пункту пропуска (ЖДПП) Забайкальск и открытие нового ЖДПП Нижнеленинское.

Суммарный объем перевозок грузов через припортовые пограничные станции и наземные погранпереходы в сообщении со странами АТР на маршрутах Северного Евразийского коридора за последние пять лет возрос до 173,9 млн тонн (оценка аналитиков Банка суммарно по экспорту, импорту и транзиту), что на 23,2% больше, чем в 2018 г., то есть почти 4,3% прироста в среднем в год за период 2018–2023 гг.

Объем перевозок через припортовые станции российских морских торговых портов Дальнего Востока (Находка, Восточный, Ванино, Владивосток, Посьет, включая все грузовые терминалы) возрос в 2023 г. на 22,2% по сравнению с 2018 г. и на 0,5% по сравнению с 2022 г.

Объем перевозок через ЖДПП Дальневосточной, Забайкальской и Восточно-Сибирской железных дорог на границе с КНР и Монголией возрос в 2023 г. на 26,3% по сравнению с 2018 г. и на 31,8% по сравнению с 2022 г.

Почти 79% всех грузов, передаваемых с железнодорожного транспорта на морские порты Дальневосточного бассейна и в обратном направлении, в 2023 г. приходилось на порты Находка, Восточный и Ванино.

Обращает на себя внимание высокий удельный вес Китая как страны назначения экспортных российских грузов, передаваемых с железной дороги на морские дальневосточные порты (70,3% в 2023 г.). Доля Китая как страны отправления импортных грузов, вывозимых из морских дальневосточных портов по железной дороге в 2023 г., составила 87,4%. При этом в перевозках контейнеров удельный вес Китая в 2023 г. был

еще выше и составил в экспортном направлении 80,3%, в импортном — более 94%. За последние два года удельный вес Китая в международных перевозках через порты Дальневосточного бассейна существенно увеличился.

Крупнейшим наземным пограничным переходом в 2023 г. стала станция Забайкальск. Объем перевозок грузов через этот ЖДПП составил 22 млн тонн, это 48,5% от общего объема международных перевозок через наземные погранпереходы и 12,7% от общего объема международных перевозок по Северному евразийскому коридору на его восточном плече. Следует отметить, что станция Забайкальск — наиболее технически оснащенный и производительный пограничный переход, первый этап реконструкции которого был завершен в 2022 г.

На приграничных станциях, за исключением станции Наушки, осуществляется перегрузка практически всех грузов, следующих в российско-китайском направлении, этого требует разница в ширине колеи между российскими и китайскими железными дорогами. С учетом того, что станция Наушки находится на границе с Монголией, использующей стандарт ширины железнодорожной колеи 1520 мм, российско-китайские грузы следуют до монгольско-китайского погранперехода Замын-Ууд/Эрлянь, где перегружаются на подвижной состав колеи 1435 мм.

Перевозки экспортных российских грузов по Северному евразийскому коридору совокупно через наземные погранпереходы и через припортовые станции в 2023 г. составили 154,1 млн тонн, что на 16,7% больше, чем в 2018 г. Импортные перевозки грузов за этот же период выросли в 2,7 раза и достигли 16,9 млн тонн. Причем в последние два года рост импортных перевозок был наиболее интенсивным, составив 60% (таблица 3).

↓ Таблица 3. Оценка международных перевозок грузов по Северному евразийскому коридору по видам сообщения в 2019–2023 гг. и оценка уровня контейнеризации

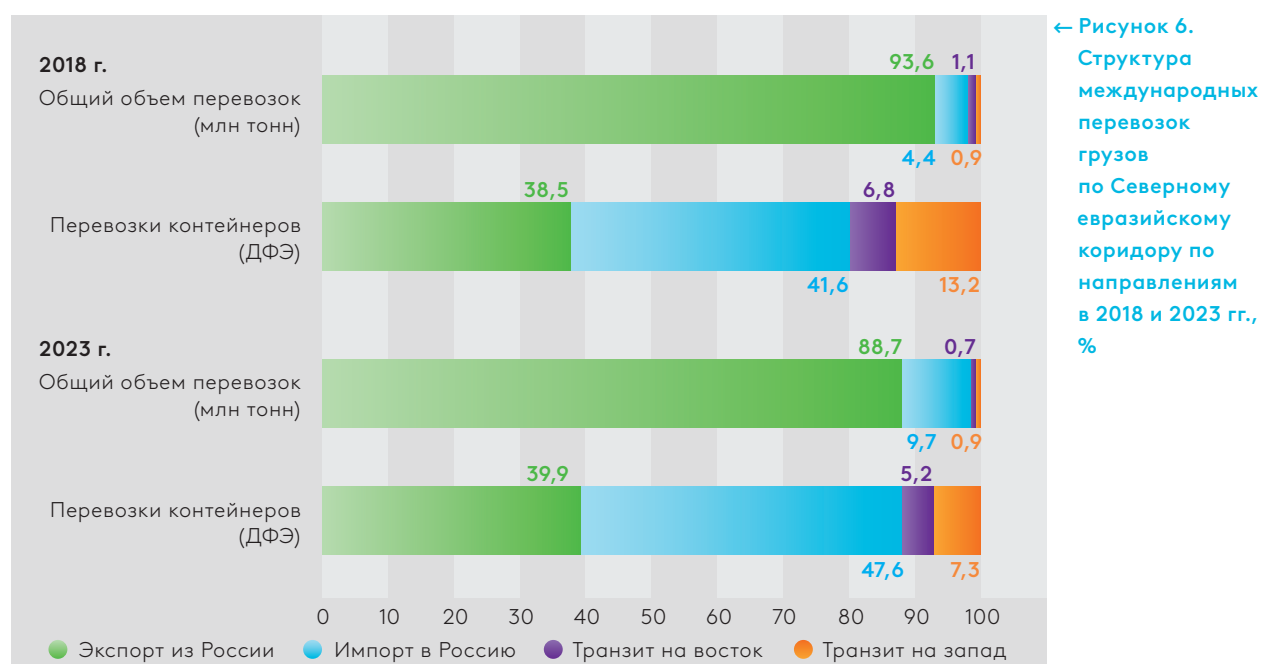
Вид сообщения	Показатель	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Экспорт из России	млн тонн	132,0	138,5	146,1	145,4	144,2	154,1
	в том числе тыс. ДФЭ	355	450	650	720	920	1025
	контейнеризация	4%	5%	7%	8%	10%	11%
Импорт в Россию	млн тонн	6,2	7,4	8,4	10,6	14,3	16,9
	в том числе тыс. ДФЭ	385	475	580	755	900	1225
	контейнеризация	64%	67%	72%	76%	75%	77%
Транзит (на восток)	млн тонн	1,6	1,8	1,8	2,2	2,2	1,3
	в том числе тыс. ДФЭ	63	100	101	160	185	135
	контейнеризация	50%	44%	41%	45%	53%	70%
Транзит (на запад)	млн тонн	1,2	1,4	1,5	2,2	1,6	1,5
	в том числе тыс. ДФЭ	122	142	160	255	180	185
	контейнеризация	94%	96%	97%	97%	97%	98%
Всего, млн тонн		141,1	141,1	149,2	157,9	160,4	162,3
Всего, тыс. ДФЭ (груженых контейнеров)		928,3	925	1167	1490	1890	2185
Темп прироста контейнерных перевозок к предыдущему году, %				+25,9	+27,3	+27,2	+15,4
Удельный вес контейнеризированных грузов, %		8,0	8,0	9,5	12,0	15,0	18,0

Источник: расчеты аналитиков ЕАБР, Главное таможенное управление КНР, Ассоциация морских портов России.

Динамика экспортных перевозок (в первую очередь угля) в дальневосточные порты была существенно ниже ввиду ограничений пропускной способности Восточного полигона.

Кроме того, по коридору традиционно перевозится порядка 3 млн тонн транзитных грузов через припортовые станции и наземные погранпереходы. Транзит направляется в Беларусь, страны Центральной Азии и, в меньшей степени, в страны Европы, а также в обратном направлении.

Структура международных перевозок грузов по Северному евразийскому коридору характеризуется существенным диспаритетом. В восточном направлении грузов по весу (в метрических тоннах) в 2023 г. перевозилось почти в 10 раз больше, чем в западном (рисунок 6). На экспортное направление в 2023 г. приходилось 88,7% от общего объема международных перевозок — чуть менее, чем пятью годами ранее (93,6% в 2018 г.). Диспаритет влияет на эффективность использования подвижного состава — полувагоны, перевозящие уголь в восточном направлении, следуют обратно пустыми.



Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

Таким образом, Северный евразийский коридор является фактически экспортным. Удельный вес транзитных перевозок по нему незначителен и сдерживается отсутствием резервов пропускной способности из-за перевозок экспортного угля.

Совокупный объем контейнерных перевозок по коридору составил 2,6 млн ДФЭ, однако 87,5% их объема пришлось на российские экспортно-импортные грузы.

В 2023 г. на долю экспортных контейнерных перевозок приходилось 39,9%, а импортных — 47,6% от общего объема международных перевозок контейнеров по коридору, что говорит об отсутствии явного диспаритета по направлениям. Транзитные перевозки контейнеров составили в 2023 г. 320 тыс. ДФЭ (против 185 тыс. ДФЭ в 2018 г.).

Растущая контейнеризация грузопотоков является важным фактором развития Северного евразийского коридора. Постепенно растет как объем перевезенных грузов в контейнерах, так и удельный вес контейнерных грузов в общем объеме перевозок.

В частности, в экспортном грузопотоке, который направляется к портам Дальнего Востока и погранпереходам на границе с Монголией и Китаем, удельный вес контейнерных

грузов вырос с 4% в 2018 г. до 11% в 2023 г. При этом физический объем контейнеров, перевозимых в экспортном направлении, возрос почти в три раза — с 355 тыс. ДФЭ в 2018 г. до 1 млн ДФЭ в 2023 г.

Транзитный контейнеропоток в 2021–2023 гг. сокращался по нескольким причинам. Среди них — уменьшение объемов транзита в/из стран ЕС, в том числе из-за стабилизации тарифов на морские перевозки Китай – ЕС, сокращения объемов субсидирования контейнерных железнодорожных перевозок со стороны провинций Китая и др.

Характерная особенность Северного евразийского коридора — низкая контейнеризация российского экспортного грузопотока по сравнению с импортными грузами или транзитом в направлении с востока на запад.

Причина относительно низкой контейнеризации экспортного грузопотока — преобладание сырьевых грузов, перевозимых по Восточному полигону в полувагонах, в первую очередь каменного угля.

В импортном направлении, то есть из морских портов Дальневосточного бассейна, а также из Монголии и Китая через наземные погранпереходы, уровень контейнеризации за тот же период возрос с 64 до 77%.

Транзит с востока на запад практически полностью контейнеризирован — 98% всех грузов в 2023 г. было перевезено в контейнерах. С запада на восток транзит менее контейнеризирован также по причине присутствия в нем сырьевых грузов, перевозимых через порты Дальневосточного бассейна. Более 70% грузов, перевезенных в транзите с запада на восток, были контейнерными.

Общий объем транзитных перевозок контейнеров в 2023 г. составил 320 тыс. ДФЭ и вырос за последние пять лет на 73%.

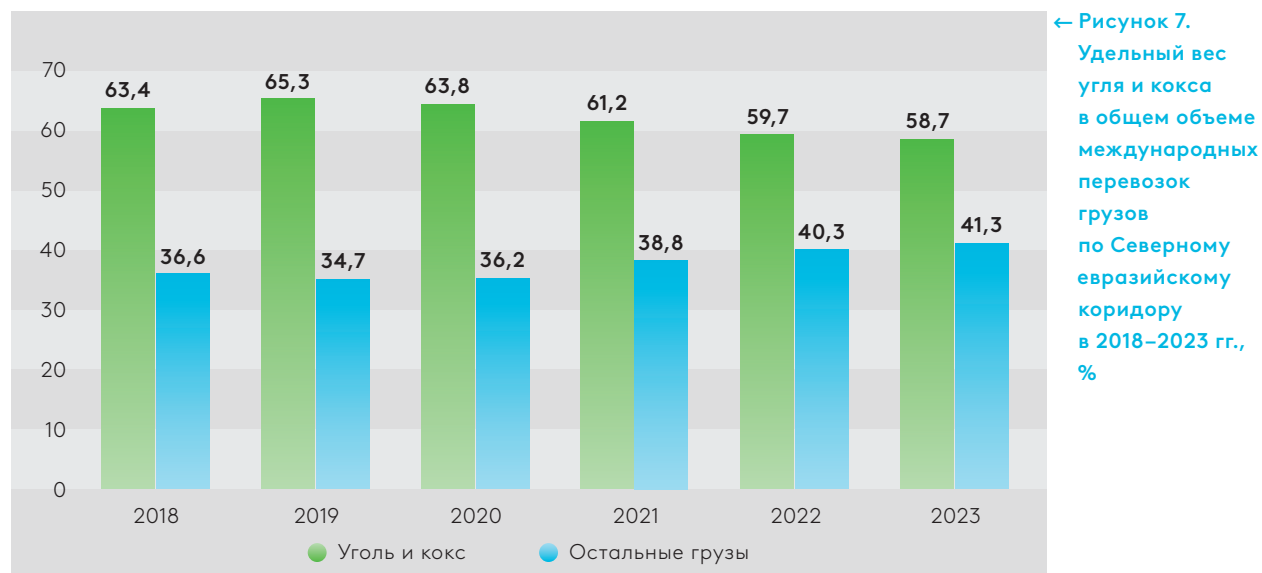
Основным видом груза, перевозимым по Северному евразийскому коридору, является уголь (энергетический, металлургический, кокс и др.). В 2023 г. было перевезено более 100 млн тонн угля, что составило 71,5% от общего грузопотока. Еще 11% приходится на лесные грузы и руду (таблица 4).

↓ Таблица 4. Анализ экспортных перевозок грузов по Северному евразийскому коридору в разрезе номенклатуры грузов, млн тонн

Номенклатура грузов	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2023/ 2018, %
Уголь и кокс	89,5	97,4	100,8	98,1	96,9	101,9	113,9
Нефть и нефтепродукты	4,1	4,3	3,5	3,7	3,8	4,4	107,3
Руда	2,6	4,1	5,4	5,4	6,0	7,9	303,8
Металлы	6,4	6,4	7,7	6,6	6,7	5,1	79,7
Лесные грузы	18,3	14,2	11,6	12,3	9,3	7,5	41,0
Бумага и бумажные изделия	1,8	1,7	2,4	2,4	3,3	3,8	211,1
Зерно	0,1	0,7	1,2	1,2	1,2	2,6	в 35 раз
Прочие продовольственные товары, включая скоропортящиеся	0,1	0,2	0,3	0,5	1,2	2,1	в 24 раза
Химические и минеральные удобрения	1,5	0,9	2,2	2,1	1,7	1,5	100,0
Прочие грузы	7,6	8,6	11,0	13,1	14,1	17,3	227,6
Всего	132,0	138,5	146,1	145,4	144,2	154,1	132,0

Источник: расчеты аналитиков ЕАБР, Главное таможенное управление КНР.

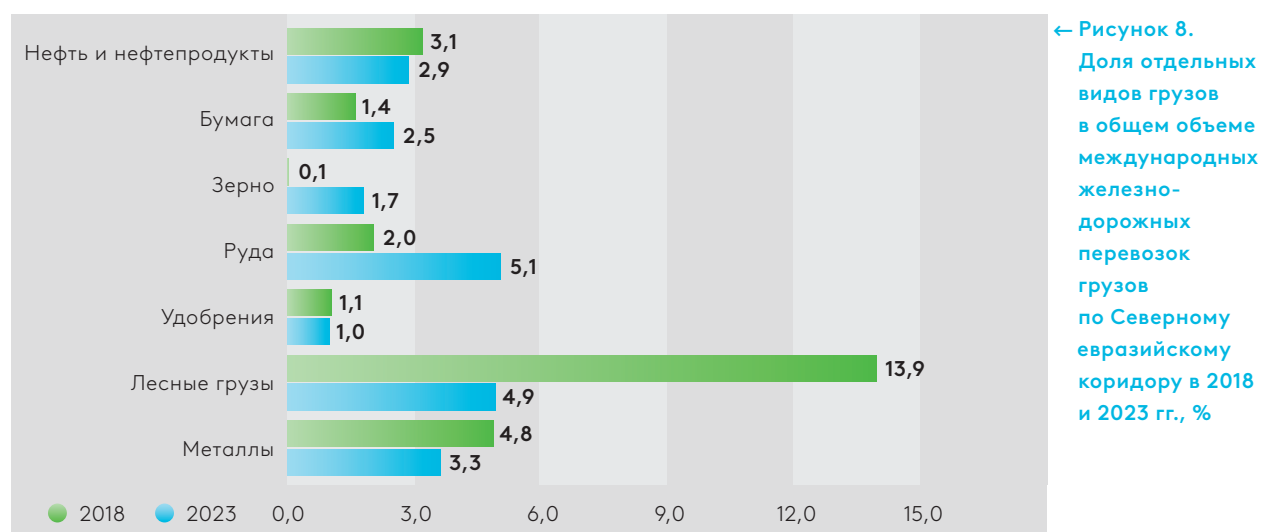
Доля угля в общем объеме международных перевозок грузов по Северному евразийскому коридору за последние годы сохраняется на стабильно высоком уровне. В 2023 г. она составила 58,7%, немного снизившись с уровня 63,4% в 2018 г. (рисунок 7). Однако с учетом модернизации БАМа и Транссиба удельный вес угля в использовании пропускной способности Восточного полигона постепенно снижается. Этот тренд должен усиливаться вследствие дальнейшей приоритизации контейнерных перевозок.



Источник: расчеты аналитиков ЕАБР, Коммерсант.

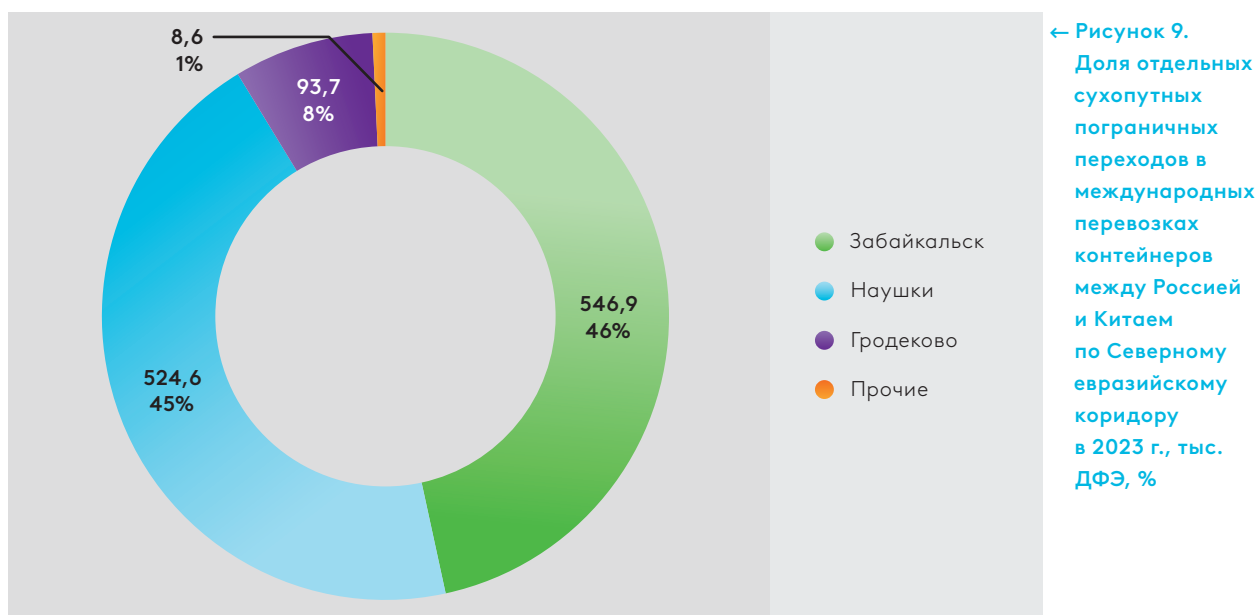
В экспортном грузопотоке увеличивается доля продовольственных грузов, руды, зерна, масла растительного, химических грузов и соды, бумаги и картона, а также цветных металлов. В то же время доля лесных грузов в структуре перевозок снизилась за последние пять лет с 13 до 4,3%, доля металлов — с 5,1 до 3,7% (рисунок 8).

В целом период с 2018 по 2023 г. можно охарактеризовать «взрывным» ростом перевозок различных сельскохозяйственных грузов, в том числе скоропортящихся. За рассматриваемый период объемы экспортных железнодорожных перевозок зерна по Северному евразийскому коридору выросли в 34 раза (до 2,6 млн тонн), растительного масла в 47 раз (до 1,2 млн тонн).



Источник: расчеты аналитиков ЕАБР, Главное таможенное управление КНР.

Традиционно через ЖДПП Забайкальск/Маньчжурия идут лесоматериалы, руды, каменный уголь, минеральные удобрения⁷. Контейнерный терминал на этом погранпереходе в 2023 г. переработал почти 550 тыс. ДФЭ (рисунок 9).



← Рисунок 9. Доля отдельных сухопутных пограничных переходов в международных перевозках контейнеров между Россией и Китаем по Северному евразийскому коридору в 2023 г., тыс. ДФЭ, %

Источник: расчеты аналитиков ЕАБР, Коммерсант^{8 9}.

Особенностью работы погранперехода в 2023 г. стал рост объемов перевозок экспортного зерна и масла. При этом треть от общего объема зерна и практически весь объем растительного масла были перевезены в контейнерах.

На направлении из Китая в Россию практически все грузы перевозились в контейнерах. Основу импортного грузопотока в 2023 г. составили лесные грузы, металлоконструкции и автомобильная техника в контейнерах.

Железнодорожный погранпереход Пограничный – Суйфэньхэ включает в себя грузовую межгосударственную станцию Гродеково с пропускной способностью 10 млн тонн грузов в год¹⁰. Погранпереход находится на региональном коридоре «Приморье-1», который стыкуется с Северным евразийским коридором. МТК «Приморье-1» соединяет провинцию Хэйлунцзян с портами Находка и Владивосток.

Основу экспортного грузопотока через погранпереход в 2023 г. составляли лесные грузы, четверть объема которых перевезена в контейнерах, а также уголь и руда. Перевозки зерна также существенно возросли, треть их объема была перевезена в контейнерах.

Две трети объема перевозок импортных грузов (из Китая в Россию) через этот погранпереход приходилось на автомобили в контейнерах. Также в контейнерах ввозятся машины и оборудование, бумажные изделия, черные металлы, удобрения.

Помимо прямых маршрутов, перевозки между Китаем и Россией проходят частично по территории Монголии. Основной маршрут Эрлянь – Замын-Ууд – Сухэ-Батор – Наушки.

В последние годы активно развиваются международные автомобильные перевозки между Россией и Китаем. Одним из драйверов развития таких перевозок на дальние расстояния стало соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством КНР

⁷ Погранпереходы с Китаем: большой досмотр, https://logirus.ru/articles/analythics/pogranperekhody_s_kitaem-_bolshoy_dosmotr.html

⁸ Грузы движутся в Китай по суше. Коммерсант, 29.11.2023. <https://www.kommersant.ru/doc/6366509>

⁹ Сухопутные ворота. Коммерсант, 11.09.2023. <https://www.kommersant.ru/doc/6197186>

¹⁰ Ibidem

о международном автомобильном сообщении от 8 июня 2018 г., вступившее в силу 17 сентября 2018 г. Соглашение сняло существовавшие ранее взаимные ограничения «глубины въезда» грузовиков на территорию двух стран и отменило требования по перегрузке/перцепке.

В настоящее время осуществлять перевозки на дальние расстояния можно через семь российско-китайских погранпереходов: Пограничный – Суйфэньхэ, Полтавка – Дуннин, Краскино – Хуньчунь, Турий Рог – Мишань, Амурзет – Лобэй, Покровка – Жаохэ, Забайкальск – Маньчжурия (ERA1, 2022a).

Тем самым с 2018 г. начала реализовываться возможность въезда российских грузовиков на территорию Китая, в том числе к китайским портам, и китайских грузовиков вглубь территории России. С 1 января 2020 г. вступило в силу аналогичное соглашение между Республикой Беларусь и КНР, открывшее возможность возить грузы автомобилями между двумя государствами транзитом через Россию (врезка 1).

Врезка 1. Благодаря изменению географии перевозок белорусская автотранспортная отрасль сохранила и укрепила свою конкурентоспособность

Закрытие прямого международного сообщения со странами ЕС, а также запрет для въезда белорусских перевозчиков в Евросоюз стали серьезным дестабилизирующим фактором для национальной автотранспортной отрасли, которая традиционно считается одной из самых конкурентоспособных в Евразии (высокий удельный вес подвижного состава высоких экологических классов, профессионализм белорусских перевозчиков и др.).

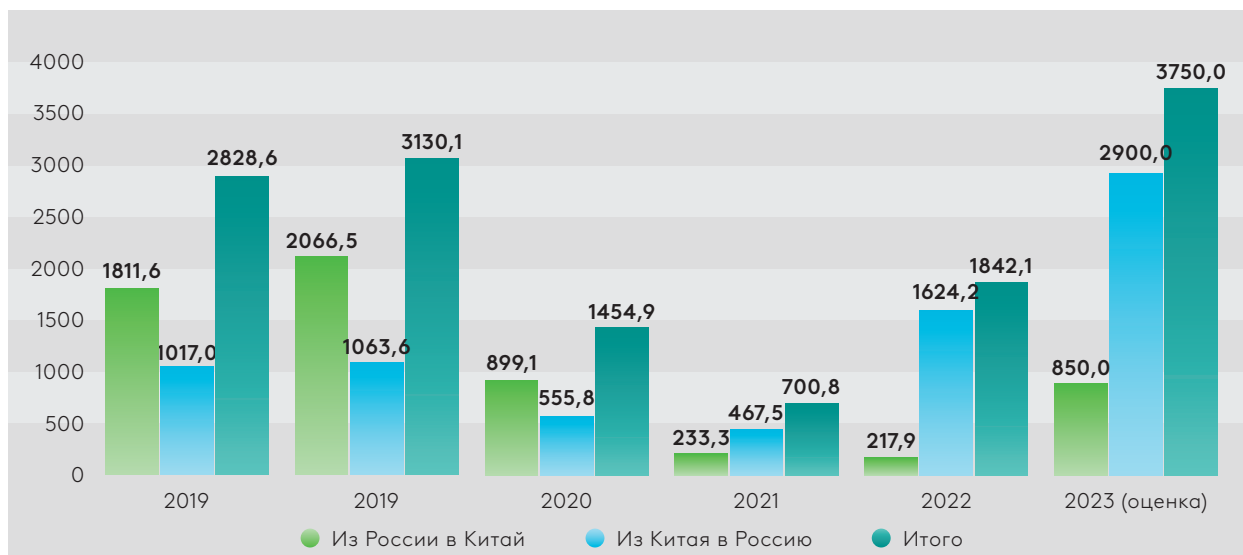
По оценкам Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Республики Беларусь (БАМАП), после периода адаптации к новым условиям работы количество выполняемых международных автомобильных перевозок восстанавливается. Следуя за внешней торговлей, с запада на восток и юг развернулся и вектор автомобильных перевозок. Если до 2022 г. в направлении европейских стран белорусскими автомобильными перевозчиками оценочно выполнялось более 50% перевозок грузов в международном сообщении, то по итогам 2022–2023 гг. ситуация существенно изменилась. В настоящее время данное направление перевозок грузов не является основным, а имеющиеся объемы грузов перемещаются совместно с перевозчиками Евросоюза с использованием механизма перцепки/перегрузки транспортных средств в приграничных транспортно-логистических центрах на территории Республики Беларусь.

Доля автомобильных перевозок грузов на восточном и южном направлениях с 2022 г. динамично растет и к началу 2024 г. оценочно составляла более 70% в общем количестве выполняемых белорусскими транспортными компаниями перевозок. Учитывая динамику развития торговых отношений, растут объемы двусторонних перевозок грузов в/из Российскую Федерацию. Существенно возросли объемы перевозок со странами Азии и Южного Кавказа, включая Китай, Узбекистан, Турцию, Монголию, Казахстан, Азербайджан и др.

По состоянию на 2024 г. белорусские перевозчики активно используют Северный евразийский коридор для международных перевозок между Беларусью и Китаем. Несмотря на значительные расстояния (более 5–7 тыс. км), спрос на доставку грузов автомобилем между Китаем и Беларусью устойчиво высок. В 2023 г. он вырос по сравнению с 2022 г. вдвое.

Стремительный рост таких перевозок (рисунок 10) сдерживался рядом дополнительных факторов, главным из которых стала пандемия COVID-19 с ее последствиями в виде ограничений на перемещения через границу, закрытия отдельных международных автомобильных пунктов пропуска (МАПП), карантина для водителей, транспортных средств и грузов, сплошных противоэпидемиологических проверок въезжающего коммерческого автотранспорта. В результате в 2020–2021 гг., с одной стороны, объем перевозок существенно сократился, с другой — значительно выросли очереди и время ожидания грузовиков на границе.

↓ Рисунок 10. Динамика международных автомобильных перевозок между Россией и Китаем в 2018–2023 гг., тыс. тонн



Примечание: в 2022–2023 гг. в статистику перевозок из Китая в Россию включен импорт колесной техники, пересекающей границу на собственном ходу.

Источник: расчеты и оценки аналитиков ЕАБР, Главное таможенное управление КНР, Коммерсант.

С отменой Китаем антиковидных ограничений в начале 2023 г. работа МАПП и грузовые автоперевозки возобновились в полном объеме, в том числе вглубь Китая.

Вместе с тем восстановление торговли и перевозок после пандемии сдерживалось новыми проблемами — недостаточным числом МАПП, их низкой пропускной способностью, а также неразвитостью транспортно-логистической инфраструктуры вдоль Северного евразийского коридора, проходящего вблизи российско-китайской границы.

В 2023 г. объем взаимных автомобильных перевозок между Россией и Китаем установил новый рекорд, достигнув 3,75 млн тонн, что на 20% превысило показатели рекордного 2019 г. Вместе с тем, если перевозки экспортных российских грузов в Китай в 2023 г. составили только 41% от уровня 2019 г., то импортные перевозки выросли в 2,7 раза, что стало следствием переориентации ввоза многих товаров с европейских рынков на китайские.

Растут все виды международных автомобильных перевозок, как с полной загрузкой (FTL), сборных грузов (LTL), так и крупногабаритных и тяжеловесных. Номенклатура перевозимых грузов довольно широкая, включает машины и оборудование, в том числе высокотехнологичные изделия, сырье для химической, пищевой и медицинской промышленности, продовольствие¹¹.

Кратно растет сегмент доставки грузов онлайн-торговли, в первую очередь потребительских товаров (FMCG) — от средств бытовой электроники до косметики и бытовой химии и др.

¹¹ Россия поехала внутрь. Коммерсант. <https://www.kommersant.ru/doc/6465461>

В настоящее время прямой автомобильный транзит между странами ЕС и Китаем по Северному евразийскому коридору невозможен. Отсутствует соглашение, которое регламентировало бы права и условия доступа европейских перевозчиков на китайский рынок и китайских, соответственно, на европейский.

Вместе с тем осуществляются мультимодальные схемы доставки грузов между Китаем и странами ЕС, где грузовики участвуют в перевозке на начальном и конечном плече. Объем экспортных перевозок из ЕС в Китай оценивался Евростатом по состоянию на 2021 г. в 757 тыс. тонн (ERA1, 2022a). Технически груз довозился до Беларуси, России или Турции и далее перегружался на железную дорогу для последующей доставки в Китай. Прекращение международного автомобильного сообщения между Россией, Беларусью и ЕС сузило возможности для мультимодальных перевозок из ЕС в Китай.

Прямые международные автомобильные перевозки между Россией и Китаем сталкиваются с целым рядом проблем, таких как недостаточная пропускная способность МАПП, барьеры, связанные с негармонизированными процедурами и ограниченным по времени (некруглосуточным) временем работы таможенных и иных служб на границе, отсутствие цифровых документов и др. Например, максимальная пропускная способность МАПП Пограничный составляет всего 70 грузовых автомобилей в сутки. Мощность автомобильного пункта пропуска Забайкальск – Маньчжурия составляет до 360 автомобилей ежедневно в обе стороны.

Запуск движения по мосту Благовещенск – Хэйхэ в результате реализации проекта трансграничного ГЧП (Винокуров и др., 2023) повысил возможности автотранспорта по доставке грузов в Китай и из Китая. Автомобильный пункт пропуска Кани-Курган – Хэйхэ был запущен с открытием моста Благовещенск – Хэйхэ. Пропускная способность – 190 единиц транспорта в сутки. Планируемый на 2024 г. ввод в эксплуатацию постоянного пункта пропуска Кани-Курган позволит увеличить пропускную способность до 630 единиц грузового транспорта в сутки (ERA1, 2022d).

Основной МАПП на границе России и Китая – Забайкальск/Маньчжурия, через него проходит грузопоток, равный совокупному транзиту грузов через все остальные российско-китайские МАПП вместе взятые. Проектная пропускная способность МАПП – 280 грузовых АТС в сутки, фактическая с учетом повышенной нагрузки – 320 грузовых АТС в сутки. В настоящее время идет реконструкция погранперехода, после которой его пропускная способность повысится до 1600 грузовых АТС в сутки¹².

Прогнозная оценка объемов перевозок грузов по Северному евразийскому коридору на 2024 г. и далее на 2025 и 2030 гг. дается по двум сценариям и базируется на следующих основных предпосылках:

- рост объемов торговли стран ЕАЭС с Китаем продолжится;
- в предстоящие годы торгово-экономические связи между Россией и Беларусью с одной стороны и странами Европейской зоны свободной торговли с другой не вернуться к состоянию, существовавшему до 2022 г.;
- произошедшая переориентация торговли России и Беларуси на страны АТР будет увеличивать объемы перевозок через порты Дальнего Востока;
- дальнейший поступательный рост экономики стран Центральной Азии и объемов их торговли со странами АТР будет способствовать увеличению спроса на перевозки через морские порты Дальнего Востока.

¹² Пропускную способность пункта пропуска Забайкальск планируют увеличить до 2,4 тыс. машин. <https://tass.ru/ekonomika/17746697>

Целевой сценарий основан на предположениях:

- об устойчивом росте объемов торговли товарами между Китаем, странами ЕАЭС и Центральной Азии;
- о развитии сформировавшегося тренда роста контейнерных перевозок по коридору со среднегодовым темпом около 10%;
- о реализации инвестиционных программ по развитию железнодорожной магистральной инфраструктуры в России, железнодорожных пунктов пропуска и сети транспортно-логистических комплексов;
- о сохранении высокого спроса в странах АТР на российский энергетический и коксующийся уголь;
- о сокращении дисбаланса между перевозками в восточном и западном направлениях.

Инерционный сценарий базируется на предположениях:

- о сокращении спроса на российский энергетический уголь в странах АТР, в первую очередь в Китае;
- о прогрессирующем сокращении объема транзита на Европу и страны Центральной Азии через порты Дальнего Востока;
- о сдерживании российско-китайской взаимной торговли из-за различных ограничений, таких как усложнение взаиморасчетов, добровольные ограничения на поставки отдельных видов продукции, введение протекционистских мер и др.;
- о сохранении узких мест и нефизических барьеров, в том числе связанных с инфраструктурой пунктов пропуска и транспортно-логистических центров, с таможенными процедурами, медленными темпами цифровизации международных перевозок.

Прогноз объемов перевозок по Северному евразийскому коридору на период до 2030 г. представлен в [таблице 5](#).

↓ **Таблица 5. Прогноз объемов перевозок по Северному евразийскому коридору на период до 2030 г. по двум сценариям**

	2023	2024 оценка	2025 прогноз	2030 прогноз	
				инерц.	целевой
Через наземные железнодорожные погранпереходы, млн тонн	45,6	50	54	60	70
Железнодорожный подвоз к морским портам, млн тонн	128,3	130	132	135	149
Международные автомобильные перевозки между Россией/ Беларусью и Китаем, млн тонн	3,8	4	4,5	5	6
ИТОГО, млн тонн	177,7	184	190,5	200	225
В том числе груженых контейнеров, тыс. ДФЭ	2571,5	2800	3100	3500	4000
% контейнеризации	19	20	22	24	25

Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

Прогноз перевозок по Северному евразийскому коридору исходит из двух ключевых трендов: сильной загруженности железнодорожной инфраструктуры и высокой динамики контейнерных перевозок.

Увеличению объемов перевозок грузов по Северному евразийскому коридору должны способствовать следующие несколько факторов.

- Масштабная программа развития Восточного полигона: в 2023 г. — 173 млн тонн, в 2024 г. — 180 млн тонн. К 2030 г. должно быть построено свыше 2 тыс. км вторых путей, пропускная способность увеличится до 210 млн тонн.
- Увеличение объемов перевозок угля тяжеловесными поездами. В 2023 г. их количество возросло почти вдвое. Развитию тяжеловесного движения будет способствовать обновление парка магистральных локомотивов, способных вести поезда повышенной массы (7100 и более тонн).
- Модернизация Трансмонгольского маршрута с повышением его пропускной способности и увеличением числа контейнерных поездов.
- Расширение взаимодействия заинтересованных железных дорог, в первую очередь России и Китая. Среди ключевых направлений взаимодействия — создание новых контейнерных сервисов и цифровизация перевозочного процесса.
- Развитие конкуренции среди операторов контейнерных перевозок. В настоящее время на рынке перевозок по Северному евразийскому коридору уже представлены «РЖД-Логистика», ТГ ФЕСКО, Евросиб и др. Таким образом, у азиатских и европейских грузовладельцев появляется возможность выбора оператора перевозки, а соответственно повышается качество оказываемых услуг и их привлекательность.
- Создание новых транспортно-логистических центров вдоль Северного евразийского коридора, развитие взаимодействия с автомобильным транспортом в сфере организации мультимодальных схем доставки грузов.
- Развитие новых сервисов, связанных с продовольственной логистикой, в том числе по перевозке зерна, скоропортящихся грузов. Перевозки зерна в контейнерах, подтвердившие свою эффективность на маршрутах, в том числе через ЖДПП Забайкальск/Маньчжурия, могут быть продолжены и распространены на других направлениях. Ожидается масштабирование перевозок продовольственных грузов в Китай в рамках проекта «Агроэкспресс».
- Гибкая тарифная политика на перевозки в контейнерных поездах из стран АТР через порты Дальнего Востока и наземные пограничные переходы (ранее был реализован проект развития транзита с предоставлением скидки с действующих тарифов до 55%).

4.2. Центральный евразийский коридор

Под **Центральным евразийским коридором** в системе евроазиатских транспортных связей понимается **широтный коридор, связывающий Европу, страны ЕАЭС с Китаем, Вьетнамом и другими странами АТР**. Он совпадает с железнодорожным коридором ОСЖД № 2, а также с железнодорожным и автодорожным маршрутами ЕАТС № 2 (UNECE, 2012). Основной маршрут коридора связывает по кратчайшему расстоянию страны Западной Европы, а также страны ЕАЭС с промышленными районами КНР, морскими торговыми портами Ляньюньган, Шанхай и другими на Тихоокеанском побережье Китая (рисунок 11).

↓ Рисунок 11. Центральный евразийский маршрут



Коридоры Евразийского транспортного каркаса

- Центральный евразийский коридор
- Другие коридоры и линии
- Транспортный узел стыковки коридоров
- ⊕ Пункт пересечения границы
- - - Строящиеся участки
- ⋯ Линии в процессе переговоров

По данным ОСЖД, протяженность МТК ОСЖД № 2 составляет 14 тыс. км. Основными участниками коридора выступают Китай (53%), Россия (19%) и Казахстан (19%). 63% участков МТК ОСЖД № 2 электрифицировано, 72% имеют двое и более путей. Коридор проходит по территории России, Казахстана, Китая и Вьетнама.

Участок Центрального евразийского коридора ЖДПП Достык – Актогай – Моинты – Астана – Елемай эксп. – Карталы признан Российскими и Казахстанскими железными дорогами оптимальным для обеспечения перевозок грузов в сообщении Европа – Западный Китай. Это кратчайший из возможных вариантов, предполагает паритетное распределение перевозочной работы между двумя странами и имеет наиболее высокие технические характеристики.

Казахстанская часть Центрального евразийского коридора на 65% состоит из двухпутных электрифицированных участков, остальное – однопутные участки, обслуживаемые тепловозной тягой.

Пограничные переходы Достык и Алтынколь обеспечивают 96% от общего объема транзита на направлении Китай – Европа – Китай (ERA, 2024). По коридору проследовало 7 тыс. поездов в обоих направлениях, из них более 85% (6 тыс. поездов) через пограничный переход Достык/Алашанькоу. Благодаря достигнутому в 2023 г. объему перевозок в 5,4 млн тонн Алашанькоу вошел в число трех крупнейших национальных железнодорожных пограничных станций в Китае.

Контейнерные поезда курсируют в сообщении Китай – Европа по 95 направлениям, достигая 19 европейских стран (Германия, Польша, Бельгия и др.). Поезда перевозят более 200 наименований грузов, из которых экспортными товарами в основном являются автозапчасти, бытовая техника, электроника, предметы первой необходимости и др., а импортными – автомобили, древесина, продукты питания, машины и оборудование. Суммарная стоимость перевезенных в сервисах ОТЛК ERA по Центральному евразийскому коридору грузов оценивается в 35 млрд долл. (ERA, 2024).

Объем транзитных перевозок грузов через два действующих ЖДПП на казахстанско-китайской границе – Достык и Алтынколь (без учета внешнеторговых казахстанских грузов) – за последние пять лет возрос до 8,8 млн тонн (суммарно экспорт, импорт и транзит), что в 3,5 раза больше, чем в 2018 г. (таблица 6).

Алтынколь – относительно недавно введенный в действие ЖДПП на границе Казахстана и Китая. Транзитный грузопоток через этот погранпереход вырос с 0,2 млн тонн в 2018 г. до 3,4 млн тонн в 2023 г., то есть в 17 раз.

Важную роль в развитии маршрута сыграло семистороннее соглашение об углублении сотрудничества в области международного железнодорожного сообщения Китай – Европа, подписанное 20 апреля 2017 г. железнодорожными компаниями Беларуси, Германии, Казахстана, Китая, Монголии, Польши и России.

↓ Таблица 6. Динамика перевозок транзитных грузов по Центральному евразийскому коридору за период с 2018 по 2023 г., млн тонн

Передаточный пункт	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Алтынколь	0,2	0,6	1,4	1,9	2,7	3,4
Достык	2,2	3,0	4,0	4,4	5,1	5,4
Итого	2,5	3,6	5,4	6,3	7,7	8,8

Источник: расчеты аналитиков ЕАБР

Важным фактором развития Центрального евразийского коридора является высокая контейнеризация грузопотоков. Транзит через два погранперехода, расположенных на казахстанско-китайской границе, в 2023 г. был полностью контейнеризирован, 99,5% экспортных грузов и 93,1% импортных также было перевезено в контейнерах (таблица 7).

↓ Таблица 7. Анализ международных перевозок грузов по видам сообщения по Центральному евразийскому коридору и оценка уровня контейнеризации

Вид сообщения	Показатель	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Экспорт	млн тонн	0,7	1,4	1,4	0,8	1,2	1,8
	в том числе тыс. ДФЭ	3	25	26	40	80	125
	контейнеризация	7%	28%	28%	70%	98%	99,5%
Импорт	млн тонн	0,2	0,3	0,2	0,4	2,2	3,0
	в том числе тыс. ДФЭ	5	11	10	29	224	370
	контейнеризация	36%	50%	47%	73%	88%	93%
Транзит (на восток)	млн тонн	0,5	0,6	1,3	1,7	2,0	2,4
	в том числе тыс. ДФЭ	55	81	152	193	190	195
	контейнеризация	99,9%	99,6%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Транзит (на запад)	млн тонн	1,1	1,3	2,5	3,3	2,3	1,6
	в том числе тыс. ДФЭ	150	195	355	440	290	200
	контейнеризация	99,5%	99,8%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Всего, млн тонн		2,5	3,6	5,4	6,3	7,7	8,8
Всего, тыс. ДФЭ (груженые контейнеры)		213,4	312	543	702	784	890
Темп прироста к пред. году			+45,6%	+74,3%	+29,7%	+11,1%	+14,4%
% контейнеризации		68	68	80	94	96	97

Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

Общий объем контейнерных перевозок через два пограничных перехода — Достык и Алтынколь — в 2023 г. составил 892,5 тыс. ДФЭ, увеличившись по сравнению с 2018 г. в 4,2 раза.

Из них транзитом через Казахстан на контейнерных сервисах ОТЛК ЕРА проследовало 674 тыс. ДФЭ, что на 1,1% меньше показателя 2022 г. (681 тыс. ДФЭ). При этом объемы транзитных перевозок в сообщении Китай – ЕС – Китай снизились на 49% — с 410,6 до 211,1 тыс. ДФЭ. Стабильность общего объема контейнерных перевозок была достигнута благодаря развитию других направлений перевозок в рамках ЕАЭС, прежде всего за счет увеличения объема экспортно-импортных перевозок в сообщении Китай – Россия/Беларусь (ЕРАI, 2022с).

Ключевые виды грузов, перевозимых по коридору: химические и минеральные удобрения, метизы, машины и оборудование, лесные грузы, а также прочие грузы, перевозимые в контейнерах (таблица 8).

Наибольший абсолютный рост в 2023 г. (к уровню 2022 г.) в объемах перевозок обеспечили перевозки удобрений (в два раза, до 1686 тыс. тонн), автомобилей (на 66%, до 743 тыс. тонн) и экспортного зерна (в четыре раза, до 233 тыс. тонн). Удельный вес химических и минеральных удобрений вырос за пять лет с 2% до 19%, химикатов — с 7 до 13%, машин и оборудования с 17 до 20% (рисунки 12, 13).

↓ Таблица 8. Анализ перевозок внешнеторговых грузов по Центральному евразийскому коридору в разрезе номенклатуры, тыс. тонн

Груз	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2023/ 2018, %
Уголь и кокс	21	101	101	8	0	0	-
Нефть и нефтепродукты	307	104	207	63	48	27	8,8
Руда	1	511	378	239	64	44	в 44 раза
Металлы и изделия из них	491	579	948	1325	1214	1142	232,6
Машины и оборудование	424	550	897	1261	1243	1745	411,6
Лесные грузы	242	571	659	629	864	882	364,5
Бумага и бумажные изделия	105	77	157	238	472	429	408,6
Зерно	0	1	12	5	35	233	-
Прочие продовольственные товары, включая скоропортящиеся	48	54	97	42	21	65	135,4
Химические и минеральные удобрения	53	24	41	3	870	1686	в 32 раза
Химические продукты и сода	180	278	604	756	1085	1136	631,1
Прочие грузы	583	721	1272	1710	1833	1407	241,3
Итого	2455	3571	5373	6279	7749	8796	358,3

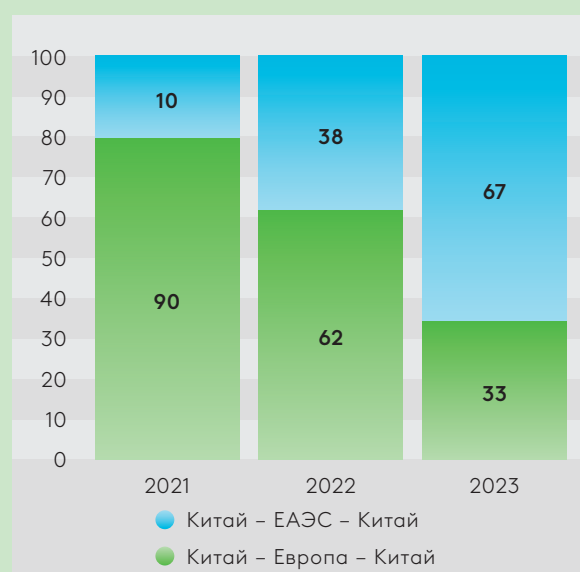
Источник: расчеты аналитиков ЕАБР, статистика Главного таможенного управления КНР.

Врезка 2. Изменение географии грузопотоков по Центральному евразийскому коридору в 2022–2023 гг.

В 2023 г. объем транзитных контейнерных перевозок по маршруту Китай – Европа – Китай по Центральному евразийскому коридору, используемому АО «ОТЛК ЕРА», сократился практически в два раза, в том числе по причине возврата грузов на морские глубоководные маршруты из-за снижения ставок фрахта (индекс морских контейнерных перевозок WCI Drewry снизился до уровня в два раза ниже индекса евразийских железнодорожных перевозок ERAI).

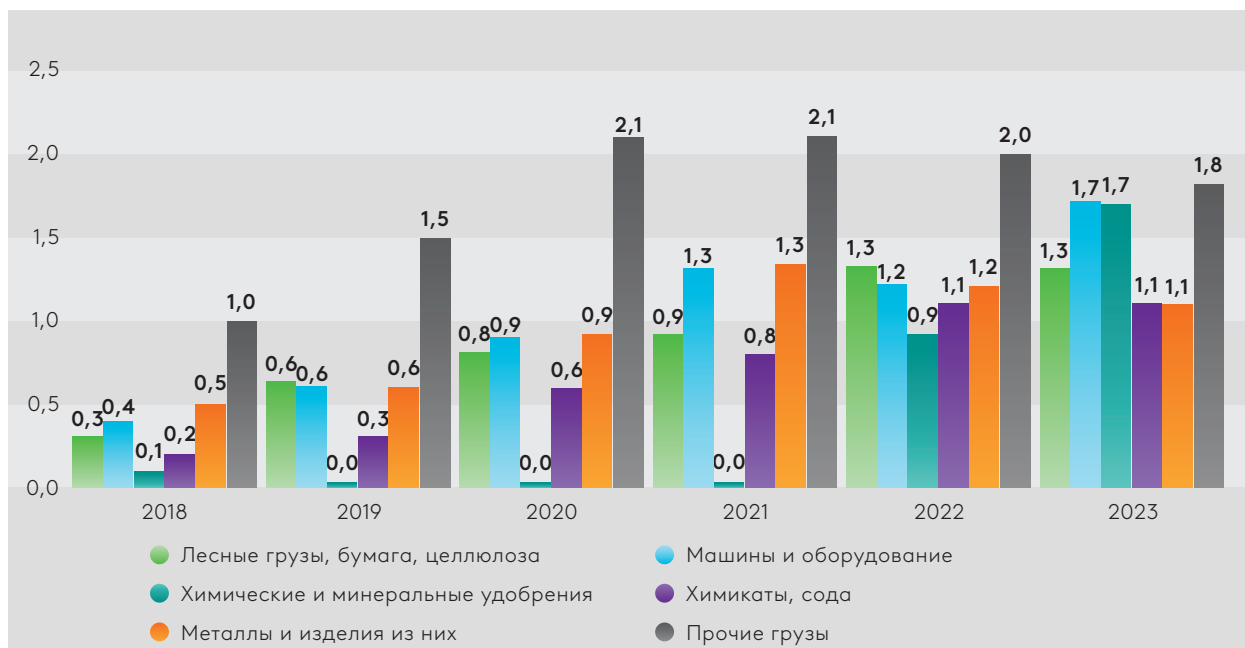
При этом зафиксировано существенное (на 81% г/г) увеличение объемов перевозок на направлении Китай – ЕАЭС – Китай. Основной оператор перевозок по Центральному евразийскому коридору ОТЛК ЕРА адаптировалась к новым условиям: был расширен перечень оказываемых услуг, введен 71 новый маршрут (ERAI, 2023b).

↓ Динамика и структура контейнерных перевозок в сервисах ОТЛК ЕРА в 2021–2023 гг., %

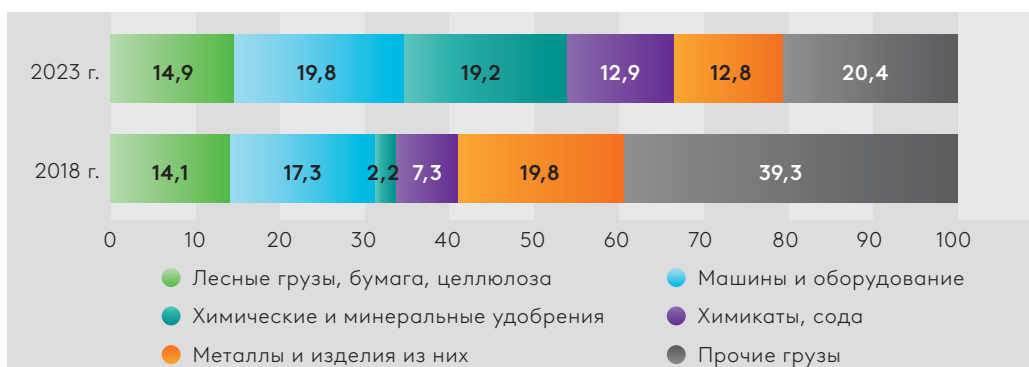


Источник: ОТЛК ЕРА.

↓ Рисунок 12. Динамика перевозок отдельных групп грузов по Центральному евразийскому коридору в 2018–2023 гг., млн тонн



Источник: расчеты аналитиков ЕАБР, статистика Главного таможенного управления КНР.



← Рисунок 13. Структура грузопотока по Центральному евразийскому коридору в 2018 и 2023 гг., %

Источник: расчеты аналитиков ЕАБР, статистика Главного таможенного управления КНР.

Экспертная оценка прогнозов объемов железнодорожных перевозок грузов на 2024 г. и их прогноз на 2025 и 2030 гг. по Центральному евразийскому коридору подготовлены при учете следующих основных факторов:

- рост объемов торговли и контейнерных перевозок стран ЕАЭС с Китаем;
- исчерпание пропускной способности двух пограничных пунктов пропуска Достык и Алтынколь, на которую претендуют также грузы, перевозимые по ТМТМ.

Целевой сценарий прогноза основан на сформировавшихся трендах: роста объема контейнерных перевозок в сообщении с Китаем, расширения числа контейнерных сервисов, реализации утвержденных инвестиционных программ по развитию железнодорожной магистральной инфраструктуры в Казахстане, модернизации двух действующих и/или строительства третьего железнодорожного пункта пропуска Бахты на казахстанско-китайской границе, развития сети транспортно-логистических комплексов.

Инерционный сценарий подготовлен исходя из предположения, что текущая ситуация — с ограничением пропускной способности погранпереходов между Китаем и Казахстаном и возросшей конкуренцией со стороны грузопотоков, перевозимых по ТМТМ, за пропускную способность погранпереходов Достык и Алтынколь — закрепится.

↓ Таблица 9. Прогноз объемов перевозок по МТК-1 и МТК-2 на период до 2030 г. по двум сценариям

	2023	2024 оценка	2025 прогноз	2030 прогноз	
				инерц.	целевой
Объем перевозок, млн тонн	8,8	10,0	11,0	12,0	15,0
В том числе в контейнерах, тыс. ДФЭ	890	920	1000	1100	1500
% контейнеризации	98	98	98	98	98

Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

На перспективу до 2030 г. ожидается, что Центральный евразийский коридор сохранит свою лидирующую роль по доставке контейнерных грузов между Китаем и странами ЕАЭС, а также на направлении Китай – ЕС – Китай, по целевому сценарию объем контейнерных перевозок может достичь 1,5 млн ДФЭ.

Этому будет способствовать согласованная тарифная политика на железнодорожном пространстве колеи 1520 мм, которая позволила сохранить стабильность ставок грузоперевозок, в отличие от волатильных ставок морского фрахта (сбои в период COVID, нестабильность ситуации на Красном море и др.).

Важной предпосылкой для наращивания контейнерного транзита является эффективная работа совместной компании ОТЛК ЕРА, де-факто управляющей развитием контейнерных перевозок по Центральному евразийскому маршруту. Она обеспечила высокий уровень сохранности грузов, а доля контейнеров, проследовавших без технических и коммерческих отцепок, составила 99,99% по итогам 2023 г. (ERA, 2024).

Существенную роль в повышении привлекательности Центрального евразийского маршрута будет играть внедрение технических инноваций, в частности реализация соглашения, подписанного в декабре 2023 г. уполномоченными операторами стран ЕАЭС по работе с навигационными пломбами. Использование навигационных пломб позволит обеспечить безопасность и надежность транспортировки грузов, а также минимизирует необходимость контрольных мероприятий по пути следования груза.

4.3. Международный транспортный коридор ТРАСЕКА

Транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия (ТРАСЕКА) изначально был создан как международная программа, инициированная ЕС в 1993 г. и направленная на развитие внешнеэкономических связей, торговли и транспортного сообщения в регионах Черноморского бассейна, Южного Кавказа и Центральной Азии.

Финансирование ТРАСЕКА осуществлялось в рамках программы ТАСИС, а также непосредственно ЕС. Однако с 2009 г. финансирование осуществляется за счет членских взносов государств, участвующих в программе и подписавших в 1998 г. Основное межправительственное соглашение (ОМС) о международных перевозках и развитии коридора Европа – Кавказ – Азия.

На Второй международной евроазиатской конференции по транспорту МТК ТРАСЕКА был утвержден в качестве ключевого евроазиатского коридора (UNECE, 2000), он в целом совпадает с железнодорожным маршрутом 3 ЕАТС, автодорожным маршрутом 4 ЕАТС и железнодорожным коридором ОСЖД № 10 (рисунок 14).

↓ Рисунок 14. МТК ТРАСЕКА



Коридоры Евразийского транспортного каркаса

- TRASEKA** (Red line)
- Другие коридоры и линии (Grey line)
- Транспортный узел стыковки коридоров (Circle with dot)
- Пункт пересечения границы (Cross symbol)
- Строящиеся участки (Dashed line)
- Линии в процессе переговоров (Dotted line)

После подписания ОМС ТРАСЕКА из программы в рамках ТАСИС трансформировался в полноценную региональную международную организацию — Межправительственную комиссию ТРАСЕКА (МПК ТРАСЕКА) со штаб-квартирой в Баку (Азербайджанская Республика). Постоянный секретариат МПК ТРАСЕКА, расположенный также в Баку, является его исполнительным органом и выполняет функции по управлению коридором.

По состоянию на март 2024 г. участниками МПК ТРАСЕКА являются 14 государств — Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Иран, Молдова, Казахстан, Кыргызстан, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан (присоединился к ОМС в ноябре 2023 г.), Узбекистан, Украина. Таким образом, участницами коридора являются три из пяти стран ЕАЭС и четыре из шести государств — участников ЕАБР.

ОМС ТРАСЕКА и его технические приложения по международному железнодорожному транспорту, международному торговому судоходству, международному автомобильному транспорту, таможенным процедурам и обработке документов определяют основные цели и задачи регионального транспортного сотрудничества между странами-участницами:

- развитие экономических, торговых и транспортных связей в регионах Европы, Черного моря, Кавказа, Каспийского моря и Азии;
- обеспечение свободного доступа к международным рынкам автомобильного, воздушного, железнодорожного транспорта и торгового судоходства;
- содействие международным перевозкам грузов и пассажиров, а также международной транспортировке углеводородных продуктов;
- обеспечение безопасности движения, сохранности грузов и охраны окружающей среды;
- гармонизация транспортной политики, а также нормативной правовой базы в сфере транспорта;
- обеспечение равных условий конкуренции для всех участников рынка перевозок по коридору.

Коридор берет свое начало в странах Восточной Европы (Болгария, Молдова, Румыния, Украина), а также Турции, где стыкуется с Трансъевропейской транспортной сетью (TEN-T). Далее мультимодальные ответвления коридора (паромные переправы) следуют через Черное море к портам Поти и Батуми в Грузии, через которые задействуется транспортная сеть стран Южного Кавказа. Сухопутное ответвление коридора по территории Турции стыкует его с сетью Исламской Республики Иран. Соединение Турции с железными дорогами Грузии стало возможным после ввода в действие железнодорожной линии Карс – Ахалкалаки, входящей в маршрут Баку – Тбилиси – Карс, который, в свою очередь, также является частью МТК ТРАСЕКА. Из Азербайджана посредством каспийских паромных переправ (Алят – Туркменбаши, Алят – Актау/Курык) коридор ТРАСЕКА выходит на железнодорожные и автодорожные сети государств Центральной Азии, вплоть до их границ с Китаем и Афганистаном.

На ряде участков МТК ТРАСЕКА стыкуется и совпадает с другими евразийскими транспортными коридорами, также утвержденными на Второй международной евроазиатской конференции по транспорту (UNECE, 2000). В частности, участок от Стамбула до Тегерана совпадает с Южным евразийским коридором, участки на территории Туркменистана и Ирана совпадают с Восточным маршрутом МТК «Север – Юг» (рисунок 1).

В последнее десятилетие коридор ТРАСЕКА активно развивается, свидетельством чего стало подписание и реализация целого ряда документов, направленных на повышение конкурентоспособности перевозок и гармонизацию правового регулирования в государствах-участниках.

В 2006 г. подписано Соглашение о совместном финансировании, в 2009 г. — мультимодальное соглашение. Одним из прорывных решений, направленных на развитие международных автомобильных перевозок на дальние расстояния, стало принятие соглашения о едином транзитном разрешении ТРАСЕКА. Соглашение дает автомобильным перевозчикам возможность использовать единый электронный документ (e-Permit) для транзитных перевозок, в том числе без груза, по территории стран-участниц. Использование электронных транзитных разрешений, с одной стороны, содействует развитию международных перевозок через несколько границ в Центральной Азии и на Южном Кавказе, а с другой стороны, является передовой практикой по цифровизации международных автоперевозок.

Важные особенности МТК ТРАСЕКА:

- несколько пересекаемых государственных границ, что повышает значимость гармонизации правил и процедур торговли, перевозок и пересечения границ, досмотра транспортных средств и контейнеров, унификации транспортных, таможенных и иных связанных документов;
- различные системы ширины колеи: смена колеи на границе Грузии (1520 мм) и Турции (1435 мм), Азербайджана (1520 мм) и Ирана (1435 мм), Туркменистана (1520 мм) и Ирана (1435 мм), что требует применения эффективных технологий перегрузки грузов на границе и/или внедрения технологий по смене ширины колеи;
- погрузо-разгрузочные операции на стыке наземных и морских участков (Каспийское море, Черное море). Каждая дополнительная перевалка в порту повышает стоимость и увеличивает сроки доставки груза. Поэтому важным условием становится внедрение действующих по расписанию фидерных и паромных линий, использование современных технологий и оборудования в контейнерных и паромных терминалах морских портов;
- ограниченное количество судоходных дней на Каспийском и Черном морях из-за погодных условий.
- Ключевые узкие места МТК ТРАСЕКА с точки зрения физической инфраструктуры — это железнодорожно-паромное сообщение через озеро Ван в связях Турция — Иран, а также пункты пропуска, особенно между странами с разной шириной колеи. Наличие однопутных и неэлектрифицированных участков железных дорог, особенно в государствах Центральной Азии, ограничивает эффективную транзитную скорость.
- В сфере мягкой инфраструктуры узкие места — это отсутствие взаимного признания института уполномоченных экономических операторов, неприменение унифицированной накладной ЦИМ/СМГС Турцией, Узбекистаном и Туркменистаном, недостаток современного флота, отсутствие гармонизации в области торговли и пересечения границ в интерпретации соглашения ВТО об упрощении процедур торговли, медленное внедрение цифровых инструментов для международных перевозок и транзита.
- Вместе с тем роль коридора ТРАСЕКА чрезвычайно важна для обеспечения экономической, торговой и транспортной связанности между государствами Центральной Азии, между регионами Центральной Азии, Южного Кавказа, Турцией и странами Южной Европы.

- МТК ТРАСЕКА де-факто является сетью маршрутов, связывающих Центральную Азию с Китаем, Афганистаном, Россией посредством стыковок с Центральным евразийским коридором, МТК «Север – Юг» и Южным евразийским коридором.

МТК ТРАСЕКА не конкурирует с Северным и Центральным евразийскими коридорами, поскольку у них кардинально различаются источники зарождения и погашения грузопотоков на западе. Если Северный и Центральный евразийские коридоры при осуществлении транзита ориентированы на Западную и Северную Европу, то МТК ТРАСЕКА ориентирован на Турцию, страны Черноморского региона и Южную Европу. При этом коридор ТРАСЕКА конкурирует с Южным морским глубоководным маршрутом при обеспечении связей между Китаем и Турцией, а также другими странами Причерноморья и Южной Европы.

Коридор ТРАСЕКА и МТК «Север – Юг» взаимодополняют друг друга в Каспийском регионе. Оба коридора участвуют в развитии транспортно-экономических связей Китай – Иран и Россия – Турция (рисунок 1).

Грузовая база МТК ТРАСЕКА представлена как транзитными перевозками в сообщении Китай – Турция/Южная Европа, так и торговлей стран Центральной Азии и Южного Кавказа. При этом драйверами роста международной торговли вдоль коридора являются Казахстан, Азербайджан и Турция. В среднем рост внешней торговли стран региона составляет 10–15% в год за период 2018–2022 гг. (таблица 10).

↓ Таблица 10. Внешнеторговый оборот отдельных стран – участниц МПК ТРАСЕКА и тяготеющих к ним государств, млн долл.

Страна	2018	2019	2020	2021	2022	Темп прироста	
						2022/21	в среднем за 5 лет
Казахстан	93 490	96 080	85 031	101 736	134 435	+32,1%	+9,5%
Азербайджан	30 949	33 285	24 465	33 912	52 686	+55,4%	+14,2%
Узбекистан	28 233	36 200	33 082	37 759	43 551	+15,3%	+11,4%
Грузия	9731	10 099	8698	10 989	13 925	+26,7%	+9,4%
Туркменистан	12 932	6535	5882	7719	19 371	+151,0%	+10,6%
Таджикистан	4218	4444	4451	6005	7513	+25,1%	+15,5%
Справочно:							
Турция	390 971	391 218	389 172	496 687	617 883	+24,4%	+12,1%
Афганистан	8282	7641	10 554	9361	9226	-1,4%	+2,7%
Иран	137 854	92 625	79 846	128 103	139 626	+9,0%	+0,3%
EU (28) – Китай	757 710	765 459	811 250	987 001	1 091 656	+10,6%	+9,6%
Европа – Азия ¹³	2 697 991	2 623 845	2 527 167	3 115 243	3 619 899	+16,2%	+7,6%

Источник: расчеты аналитиков ЕАБР на основе Карты торговли за 2022 г. Международного торгового центра (МТЦ), URL: <http://www.trademap.org>.

В 2018–2022 гг. стабильно росли объемы торговли между Европейским союзом и Китаем: с 758 млрд долл. в 2018 г. до 1,1 трлн долл. в 2022 г., несмотря на пандемию COVID-19 и общемировые сбои в работе цепочек поставок.

¹³ Азия представлена 50 государствами, включая Китай, Индию, Японию, ОАЭ, Турцию, Республику Корея, Саудовскую Аравию, Индонезию, Турцию и др., согласно классификации, принятой МТЦ. Данные даны для сравнения динамики роста.

При этом в 2023 г. объем торговли Китай – ЕС сократился: по данным Таможенной службы КНР, товарооборот с Евросоюзом, вторым торговым партнером КНР, составил 782,9 млрд долл. Экспорт в страны сообщества составил в 2023 г. 500 млрд долл. (минус 10%), а импорт из ЕС – 281,7 млрд долл. (минус 0,9%).

Важнейшим фактором загрузки МТК ТРАСЕКА со стороны рассматриваемых транспортных коридоров может стать рост транзита грузов на направлениях Китай – Южная Европа – Китай, а также Китай – Турция – Китай. При этом, несмотря на конкуренцию с морскими маршрутами, меры по развитию транспортных артерий дадут эффект для роста региональных центров и экономик стран Центральной Азии и Южного Кавказа.

Таким образом, объем перевозок по МТК ТРАСЕКА складывается из транзитных перевозок из КНР в Турцию и Восточную Европу и региональных перевозок Казахстана, Азербайджана, Туркмении, Узбекистана, Грузии.

За период с 2018 по 2023 г. объем международных перевозок из Китая через пограничные переходы Алашанькоу – Достык и Алтынколь – Хоргос вырос в 1,9 раза, превысив в 2023 г. 10 млн тонн (таблица 11). Среднегодовой прирост за пять лет – более 13%.

Всего в сообщении Китай – Казахстан в 2023 г. перевезено свыше 28 млн тонн грузов.

Перевозки импортных и транзитных (для Казахстана) грузов в 2023 г. имеют следующую структуру:

- 27,1% – в сообщении с Россией (минус 0,5 п.п. по сравнению с 2022 г.);
- 72,9% – в сообщении со странами, входящими в МТК ТРАСЕКА, в том числе с Узбекистаном (18,1%).

Среднегодовой темп прироста объемов в Россию за период 2020–2023 гг. составил +20,5%, на остальные направления +18,5%. При этом динамика в 2023 г. по сравнению с 2022 г. составила на Россию +14,9%, на остальные направления +23,7%, что косвенно (так как нет более детальных данных) свидетельствует о потенциале роста перевозок по МТК ТРАСЕКА и совпадающему с ним ТМТМ (таблица 11).

↓ Таблица 11. Распределение объема перевозок грузов из Китая через ЖДПП Алашанькоу – Достык и Алтынколь – Хоргос между Центральным евразийским коридором и МТК ТРАСЕКА, тыс. тонн

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2023/18
Всего	5800	6000	7350	9200	9188	10 738	в 1,9 р.
В том числе		+3,4%	+22,5%	+25,2%	-0,1%	+16,9%	+13,1% CAGR 23/18
в Россию (Центральный евразийский коридор)	1524	1394	1668	2219	2536	2915	+20,5% CAGR 23/20
в Узбекистан (ТРАСЕКА)	н/д	н/д	2150	2426	1896	1942	-3,3% CAGR 23/20
остальные направления (ТРАСЕКА, ТМТМ)	н/д	н/д	3532	4555	4756	5881	+18,5% CAGR 23/20
в Россию	-	-	22,7%	24,1%	27,6%	27,1%	
в Узбекистан	-	-	29,3%	26,4%	20,6%	18,1%	
остальные напр.	-	-	48,1%	49,5%	51,8%	54,8%	

Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

Иная картина наблюдается в сфере контейнерных перевозок. В 2023 г. по станциям Достык и Алтынколь из Китая принято 788,8 тыс. контейнеров (в ДФЭ), со снижением на 7,7% к уровню 2022 г. При этом грузопоток в контейнерах в сообщении с Россией и другими государствами Центрального евразийского коридора возрос до 511,5 тыс. ДФЭ (+8,8% к 2022 г.), а доля российского направления превысила 80% (таблица 12).

↓ Таблица 12. Объемы контейнерных перевозок из Китая через Достык и Алтынколь, тыс. ДФЭ

	2018	2019	2020	2021	2022
Всего принято, в том числе	457,6	494,0	704,1	854,2	788,8
В % к предыдущему году		+8,0	+42,5	+21,3	-7,7
Импорт	89,9	115,3	142,8	171,8	156,6
Транзит	367,7	378,7	561,2	682,5	632,3
В том числе по Центральному евразийскому коридору	154,8	204,1	363,9	470,2	511,5
В % к предыдущему году		+31,8	+78,3	+29,2	+8,8
по МТК ТРАСЕКА (в Узбекистан, Кыргызстан, по ТМТМ)	212,9	174,6	197,3	212,3	120,8
В % к предыдущему году		-18,0	+13,0	+7,6	-43,1
Доля Центрального евразийского коридора в транзите, %	42,1	53,9	64,8	68,9	80,9
Доля МТК ТРАСЕКА в транзите, %	57,9	46,1	35,2	31,1	19,1

Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

Всего за 2023 г. Казахстан перевез 1282 тыс. ДФЭ транзитных контейнеров (+13,5%).

Доля транзитных контейнеров, перевезенных из Китая через порт Актау, хотя и составила 2,2% от их общего объема, принятого на станциях Достык и Алтынколь, неуклонно растет (таблица 13). Так, если в 2019 г. через порт Актау было перевезено 7,4 тыс. ДФЭ транзитом из Китая, то в 2022 г. — уже 13,8 тыс. ДФЭ (рост в 1,9 раза).

↓ Таблица 13. Передача транзитных контейнеров из Китая через порт Актау, тыс. ДФЭ

Транзит через Актау	2018	2019	2020	2021	2022
Всего сдано, в том числе	0,6	8,8	11,8	16,6	15,0
Экспорт	0,5	1,4	2,2	6,7	1,2
Транзит	0,1	7,4	9,6	9,9	13,8
% от общего принятого объема из Китая через Достык и Алтынколь	0,03	2,0	1,7	1,5	2,2

Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

Составной частью МТК ТРАСЕКА является железнодорожный маршрут Баку – Тбилиси – Ахалкалаки – Карс (БТК) протяженностью 835 км, соединяющий железнодорожную сеть колеи 1520 в Азербайджане и Грузии с железнодорожной сетью 1435 мм в Турции. Маршрут БТК открыт 30 октября 2017 г.

Благодаря строительству и запуску в эксплуатацию подводного железнодорожного тоннеля Мармарай под проливом Босфор в Стамбуле маршрут БТК позволяет обеспечить прямое железнодорожное сообщение Общеευропейской транспортной сетью (TEN-T). Другое преимущество маршрута БТК — появление альтернативы старому маршруту Турция – Иран, узким местом которого является необходимость паромной переправы через горное озеро Ван.

Грузия, так же как и Азербайджан, является перекрестком различных маршрутов, проходящих через Южный Кавказ. Маршрут БТК стыкуется в Грузии с линиями Ереван — Тбилиси, Ереван — Поти/Батуми, что позволяет развивать перевозки.

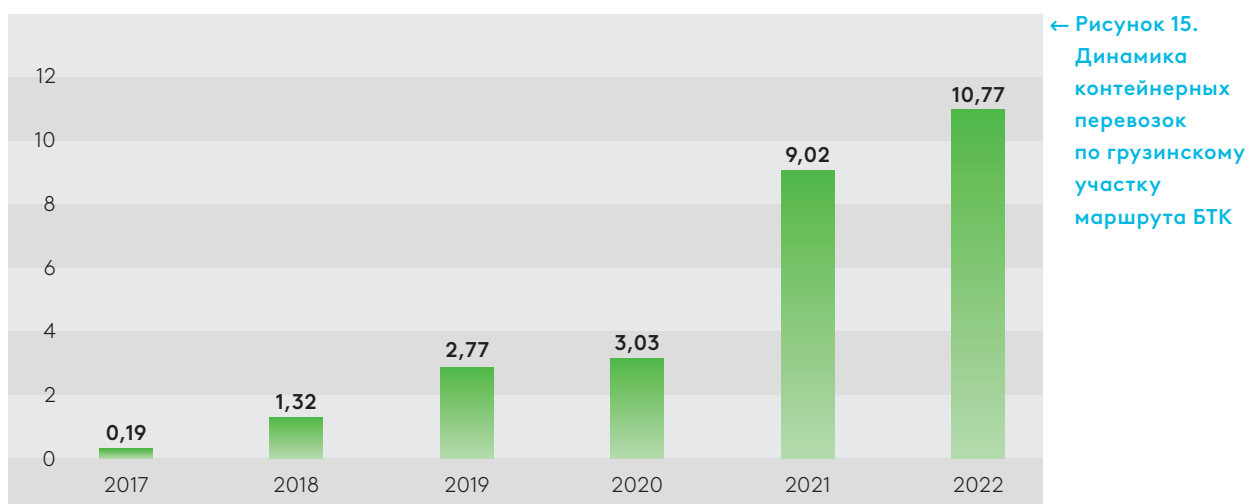
В настоящее время Грузия реализует крупный проект строительства глубоководного порта Анаклия на Черном море (с осадкой судов до 16 м), который должен дополнить действующие порты Поти перерабатывающей способностью до 550 тыс. ДФЭ и Батуми — 200 тыс. ДФЭ. Порт Анаклия сможет принимать суда вместимостью 1500 ДФЭ. После реализации первого этапа перерабатывающая способность порта составит 900 тыс. ДФЭ в год. После завершения проекта совокупная перерабатывающая способность портов Грузии превысит 1,5 млн ДФЭ.

Находящиеся по состоянию на начало 2024 г. на финальной стадии реализации проекты по модернизации железных дорог Грузии позволят увеличить пропускную способность с 27 до 48 млн тонн в год.

В 2017 г. после открытия БТК по нему было перевезено 190 ДФЭ, а в 2022 г. объем перевозок превысил 10 тыс. ДФЭ, то есть вырос более чем в 20 раз (рисунок 15).

Перевозки между Грузией и Турцией по маршруту БТК были прекращены с 22 мая до конца 2023 г. в связи с реконструкцией участка Тбилиси – Марабда – Ахалкалаки – Карцахи (государственная граница Грузии с Турцией).

В целом объем контейнерных перевозок по грузинским участкам МТК ТРАСЕКА за 2023 г. составил 179,6 тыс. ДФЭ (+8,5% к 2022 г. с 165,6 тыс. ДФЭ), в том числе в транзите — 164,2 тыс. ДФЭ, или 91% от общего объема перевозок (+8,1% к 2022 г. с 151,8 тыс. ДФЭ).



Источник: Грузинские железные дороги.

Значительный объем грузовых перевозок по МТК ТРАСЕКА генерируется в Азербайджане. С момента подписания ОМС объем перевозок на самом загруженном азербайджанском участке МТК ТРАСЕКА вырос в 2,4 раза и составил в 2022 г. 51,4 млн тонн (таблица 14), а грузооборот — 12,65 млрд тонно-км, что соответственно на 29,8% и 31,9% больше, чем

в 2021 г. При этом автомобильным транспортом перевезено 28 млн тонн, или 54,4% грузов, железнодорожным транспортом — 16,8 млн тонн (32,7%), морским транспортом — 6,6 млн тонн (12,9%). На транзитные грузы пришлось 13,6 млн тонн, или 26,5% всего объема грузовых перевозок по коридору.

↓ Таблица 14. Перевозки грузов по МТК ТРАСЕКА на его наиболее загруженном участке в Азербайджанской Республике, тыс. тонн

Вид транспорта	2018	2019	2020	2021	2022
Всего по МТК ТРАСЕКА, в том числе:	52 674	52 762	38 491	39 627	51 421
– Железнодорожный	12 564	13 327	12 820	13 463	16 841
в том числе маршрут Баку — Тбилиси — Карс	7,0	111,5	224,4	477,4	412,5
– Морской	6875	4824	5015	4558	6613
– Автомобильный	33 235	34 611	20 656	21 606	27 967
Из них транзитные перевозки:	9345	8077	8382	8826	13 635
– Железнодорожный	3045	3796	4132	4585	7478
в том числе маршрут Баку — Тбилиси — Карс	5,3	99,9	217,0	428,9	341
– Морской	6300	4281	4250	4241	6157
– Автомобильный

Источник: Государственный статистический комитет Азербайджанской Республики.

Транзитные перевозки по МТК ТРАСЕКА через Азербайджанскую Республику выросли за период 2018–2022 гг. почти в 1,5 раза, при этом по новому железнодорожному маршруту Баку – Тбилиси – Карс зафиксирован рост в 60 раз — с 5,3 тыс. тонн в 2018 г. до 341 тыс. тонн в 2022 г.

Объемы перевозок контейнеров по железным дорогам Азербайджана составили в 2021 г. 74,7 тыс. ДФЭ, а в 2022 г. 84,6 тыс. ДФЭ (рост 13,3% относительно 2021 г.). При этом транзит составил более 60% от общего объема международных перевозок контейнеров по территории страны (таблица 15).

↓ Таблица 15. Перевозки контейнеров по железным дорогам Азербайджана, тыс. ДФЭ

	2019	2020	2021	2022 (оценка)
Импорт	20,8	23,4	15,7	15,8
Экспорт	14,7	17,2	18,0	16,8
Транзит	28,2	30,6	41,0	52,1
Всего	63,8	71,2	74,7	84,6
% к предыдущему году		+11,6	+4,9	+13,3

Источник: Государственный статистический комитет Азербайджанской Республики.

Прогнозируемый рост объемов перевозок по МТК ТРАСЕКА на его самом загруженном участке в Азербайджанской Республике оценивается по базовому сценарию в 60 млн тонн к 2030 г., по оптимистическому — в 70 млн тонн.

В оптимистическом сценарии росту объемов перевозок будут способствовать меры по увеличению грузопотока на входящих в МТК ТРАСЕКА Транскаспийском международном транспортном маршруте, Лазуритовом коридоре, а также в сообщении между Россией и Турцией с учетом стыковки МТК ТРАСЕКА с МТК «Север – Юг». Наиболее значительный прирост может обеспечить автомобильный транспорт, доля которого может вырасти к 2030 г. до 60%.

Увеличение международных автомобильных перевозок будет достигаться за счет динамичного развития экономики и внешней торговли Азербайджанской Республики, роста транзитных автомобильных перевозок на направлениях Центральная Азия – Турция, Центральная Азия – Европа, Россия – Турция.

Рост объемов международных автомобильных перевозок на участках МТК ТРАСЕКА в Центральной Азии связан с динамичным ростом экономики государств, увеличением объемов торговли внутри региона, а также с третьими странами, с первую очередь с Турцией и Китаем. Большую роль играют также реализация обширной программы мер по гармонизации и упрощению процедур торговли, перевозок и пересечения границ и цифровизация перевозочного процесса и транспортно-сопроводительных документов.

Принципиальные условия для увеличения международных автомобильных перевозок по коридору: развитие регулярных паромных и ро-ро сервисов на Каспийском море, обновление и пополнение флота, которое позволит увеличить географию и частоту курсирования, а также снизить тарифы на Черном море.

Росту объемов железнодорожного транзита будет содействовать модернизация и дальнейшее развитие железнодорожного маршрута Баку – Тбилиси – Карс, в первую очередь модернизация ЖДПП Карс – Ахалкалаки с увеличением его пропускной способности.

Также предстоит модернизировать железнодорожную сеть Туркменистана в направлении восток – запад. В настоящее время она состоит практически полностью из однопутных линий на тепловозной тяге. Ее пропускная способность не позволяет обслуживать транзитный грузопоток к порту Туркменбаши более 31 тыс. ДФЭ в год.

Значительный вклад в увеличение объемов перевозок по МТК ТРАСЕКА на его азербайджанском участке в перспективе до 2030 г. внесут нефтеналивные грузы, а также контейнерный транзит.

4.4. Транскаспийский международный транспортный маршрут

Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), или Срединный коридор, связывает Китай с Турцией и причерноморскими странами Евросоюза. Он является мультимодальным, полностью входит в состав маршрутов МТК ТРАСЕКА и предусматривает как минимум один морской участок – через Каспийское море.

ТМТМ начинается от границы Китая и Казахстана (ЖДПП Достык и Алтынколь), далее по железной дороге через Шымкент и Бейнеу следует к портам Актау и Курык, фидерными или паромными линиями по Каспийскому морю от портов Актау и Курык к порту Алят и далее по железной дороге через Азербайджан и Грузию до портов Потти и Батуми с последующей доставкой по Черному морю до портов стран Черноморского региона, либо по линии Тбилиси – Ахалкалаки – Карс в направлении Стамбула или портов Измир и Мерсин (рисунки 16).

Соглашение об учреждении Координационного комитета по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута было подписано 7 ноября 2013 г. в рамках II Международного транспортно-логистического бизнес-форума «Новый Шелковый путь» в г. Астане руководителями трех железнодорожных компаний — АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы», ЗАО «Азербайджанские железные дороги», АО «Грузинская железная дорога». Эти же компании стали учредителями Ассоциации ТМТМ, приступившей к работе в феврале 2017 г.

К настоящему времени состав участников Ассоциации ТМТМ значительно расширился, включив представителей других видов транспорта и транспортно-логистического бизнеса ([врезка 3](#)).

Врезка 3. Состав участников и цели Ассоциации ТМТМ

Полноправные члены:

- железнодорожные перевозчики: ЗАО «Азербайджанские железные дороги», АО «Грузинская железная дорога», АО «НК «Қазақстан темір жолы», АО «Укрзалізниця» и АО «TCDD Transportation» (Турция);
- морские порты: Актау (Казахстан) и Баку (Азербайджан);
- морские перевозчики: ЗАО «Азербайджанское Каспийское Морское Пароходство».

Ассоциированные члены:

- ООО «ПКП Металлургическая Ширококолейная дорога» (Польша);
- Ляньюньгань Порт Холдинг Группс (Китай);
- ООО «Батумский морской порт» (Грузия);
- ТОО «НМСК «Казмортрансфлот» (Казахстан) и др.

Штаб-квартира: г. Астана, Республика Казахстан.

Механизм финансирования: членские взносы.

Уставные цели ассоциации:

- 1) привлечение транзитных и внешнеторговых грузов;
- 2) развитие интегрированных логистических продуктов;
- 3) создание единой технологии перевозочного процесса;
- 4) обеспечение конкурентоспособности по сравнению с другими маршрутами;
- 5) проведение эффективной тарифной политики и оптимизация издержек;
- 6) устранение административных барьеров, связанных с пограничными и таможенными процедурами и переработкой грузов и контейнеров в портах и на стыковых станциях.

↓ Рисунок 16. Транскаспийский международный транспортный маршрут



Источник: ЕАБР.

Ассоциация выполняет функции координационного механизма по управлению ТМТМ. 10 февраля 2023 г. в ходе заседания МПК TRASEKA в Тбилиси был подписан меморандум о сотрудничестве между Ассоциацией ТМТМ и Постоянным секретариатом МПК TRASEKA. В нем зафиксированы договоренности о совместном расширении взаимовыгодного сотрудничества в целях развития транспортных маршрутов, привлечения внешнеторговых товаров и увеличения грузооборота, взаимного обмена информацией, касающейся транспорта, и укрепления социально-экономических условий в регионах Европы, Кавказа и Азии с целью создания благоприятного предпринимательского и инвестиционного климата.

За семь лет работы Ассоциации ТМТМ достигнуты следующие основные результаты:

- 1) приняты эффективные комплексные ставки на контейнерные перевозки, льготные тарифы на перевозку мазута, газойля, зерна;
- 2) утверждена технология взаимодействия между транспортными компаниями по пропуску контейнерных поездов Китай – Казахстан – Азербайджан – Грузия – Турция с участием железнодорожного и морского транспорта в железнодорожно-паромном сообщении;
- 3) запущено (впервые в истории судоходства на Каспии) фидерное судоходство по расписанию между портами Актау и Алят.

25 июня 2019 г. в рамках ассоциации подписано соглашение об организации контейнерных перевозок в прямом международном железнодорожно-водном сообщении с участием фидерных судов между портами Актау и Баку (Алят). Соглашением установлены

правила и порядок взаимодействия участников перевозочного процесса, предусматривающие использование одной накладной СМГС на весь путь следования маршрута ТМТМ.

Соглашением предусмотрено:

- использование и сохранение оригинала накладной СМГС по всему маршруту следования контейнера;
- передача накладной СМГС морскому перевозчику в порту погрузки контейнера на судно в качестве приложения к морскому коносаменту;
- внесение соответствующих изменений в графе 7 «вагон» накладной СМГС в порту выгрузки после погрузки контейнера на вагон;
- дальнейшее использование перевозчиками накладных СМГС после водного участка пути.

Фидерная линия в корне изменила технологию осуществления перевозок по маршруту ТМТМ и значительно повысила эффективность перевозок. Также она способствовала увеличению оборота железнодорожного подвижного состава и оптимизации перевозочного процесса, контейнеризации маршрута, сокращению сроков доставки массовых и контейнерных грузов.

Кроме того, для ускорения и упрощения таможенных процедур при обработке грузов и контейнеров на межгосударственных пунктах пропуска сторонами ТМТМ подготовлены проекты соглашения об электронном обмене данными о дислокации и состоянии подвижного состава.

В настоящее время заключен меморандум о сотрудничестве между ассоциацией и Организацией сотрудничества железных дорог, положения которого позволяют секретариату ассоциации участвовать в создании новых нормативных правовых инструментов.

В частности, в рамках ОСЖД разрабатываются изменения и дополнения в Соглашение о международном грузовом железнодорожном сообщении (СМГС) в части использования накладной СМГС в железнодорожно-морском сообщении, например, на входящих в ТМТМ и МТК ТРАСЕКА паромных участках Каспийского и Черного морей. Это позволит избежать многократного переоформления накладных СМГС на разных участках ТМТМ, что ускорит и удешевит перевозки.

Текущая пропускная способность ТМТМ на обоих направлениях (пункты назначения и порты Турции, а также черноморские порты стран ЕС) оценивается до 5,8 млн тонн, в том числе до 80 тыс. контейнеров.

В рамках развития и наращивания потенциала ТМТМ, а также сохранения бесперебойной доставки грузов в страны Европы в начале марта 2022 г. Казахстан инициировал создание совместного логистического предприятия для развития коридора и обеспечения качественной мультимодальной перевозки, решения вопросов сквозного тарифообразования и декларирования грузов, применения единых IT-решений и консолидации транзитных грузов на маршруте. Предполагается, что в состав предприятия войдут администрации железных дорог, портов, морские перевозчики, ж/д операторы стран — участниц данной инициативы.

Ожидается, что эта инициатива повторит успех существующего совместного предприятия АО «НК «КТЖ», ОАО «РЖД» и БЧ — АО «ОТЛК ЕРА», создание которого в 2016 г. позволило увеличить контейнерные перевозки по маршруту Китай – Европа – Китай более чем в 20 раз.

Факторы, определяющие функционирование ТМТМ, схожи с обозначенными выше факторами развития МТК ТРАСЕКА. Среди них: наличие нескольких государственных границ, необходимость смены ширины колеи на границе Грузии и Турции, перегрузка грузов в морских портах на Каспии и Черном море, неучастие Турции в ОСЖД и неприменение накладных СМГС и ЦИМ/СМГС, что ведет к необходимости переоформления грузов (смены транспортного права) на границе Грузии и Турции, погодные ограничения на Черном и Каспийском морях.

Следующие по ТМТМ контейнерные грузы перегружаются на фидерные суда в порту Актау с доставкой до порта Алят, повагонные отправки осуществляются с использованием железнодорожного парома Курык — Алят.

Суммарный объем перевозок грузов железнодорожным транспортом по маршруту ТМТМ в 2023 г. составил 2,76 млн тонн (загрузка 47,6%), что на 86% больше, чем в 2022 г.

Наибольший рост приходится на западное направление. В частности, в 2022 г. с востока на запад было перевезено 891,1 тыс. тонн грузов, что в 6,5 раза больше, чем в 2021 г. Основной прирост был обеспечен за счет цветных металлов — 266,15 тыс. тонн (абс. рост) и черных металлов — 192 тыс. тонн (рост к 2021 г. в 4,8 раза). При этом перевозки угля сокращались (на 10,3% г/г.).

Импорт Казахстана по маршруту ТМТМ в 2022 г. достиг 336,2 тыс. тонн (+82,6%).

Транзит в 2022 г. составил 257,5 тыс. тонн (минус 3,5% относительно 2021 г.). При этом транзит в третьи страны мира (в западном направлении) сократился на 8,9% по сравнению с 2021 г. и составил 169,6 тыс. тонн, но товарная группа продовольственных грузов показала рост на 7% в 2022 г.

Номенклатура объема перевозок в экспортном направлении в 2022 г. распределилась следующим образом. Лидером стали перевозки цветных металлов из Казахстана. Их объем в абсолютной величине составил 266,15 тыс. тонн, что на 266,1 тыс. тонн больше, чем в 2021 г.

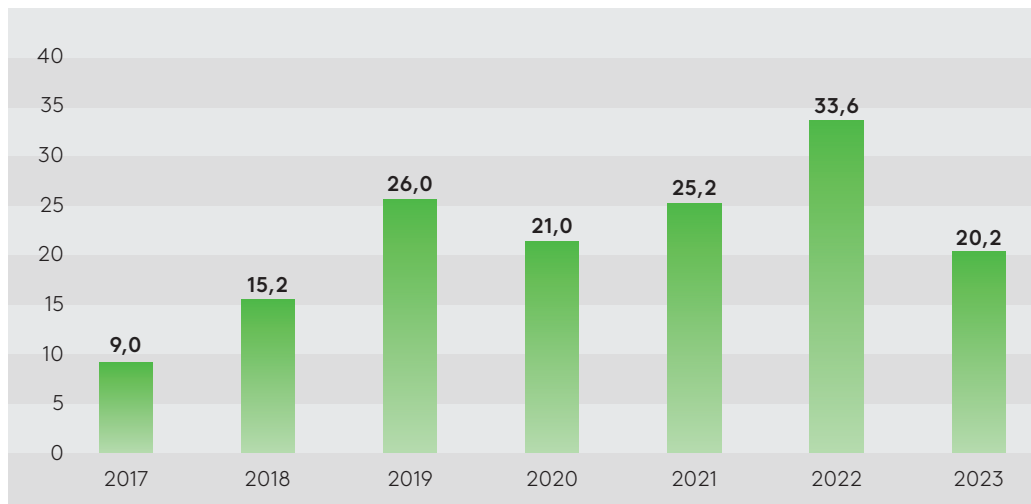
Всего, по данным ТМТМ, в 2023 г. было перевезено 20,2 тыс. ДФЭ, что на 39,9% меньше по сравнению с предыдущим годом (таблица 16, рисунок 17). При этом через казахстанские порты Актау и Курык (по информации портов) было перевезено 28,7 тыс. ДФЭ. Наблюдается перераспределение объемов перевозок из порта Курык в порт Актау. В частности, в порту Актау наблюдается стремительный рост обработки контейнеров — от 0,7 тыс. ДФЭ в 2018 г. до 21,4 тыс. ДФЭ в 2022 г.

↓ Таблица 16. Перевозки контейнеров через порты Актау и Курык, тыс. ДФЭ

	2018	2019	2020	2021	2022
Всего через казахстанские порты на Каспии	22,0	29,6	26,3	29,6	28,7
Актау	0,7	10,9	16,9	23,5	21,4
Курык	21,3	18,7	9,4	6,1	7,3

Источник: ТМТМ, портовая статистика.

Всего за период с 2017 по 2023 г. по маршруту перевезено более 8 млн тонн грузов, в том числе 150 тыс. ДФЭ.



← Рисунок 17.
Динамика
контейнерных
перевозок
по ТМТМ
за период
2017–2023 гг.,
тыс. ДФЭ

Источник: Ассоциация ТМТМ, Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан.

↓ Таблица 17. Объемы перевозок по ТМТМ по территории Казахстана за 2021–2022 гг. и 8 месяцев 2023 г., тыс. тонн

Направление	2021	2022	%	8 м.22 всего, без нефти и цветных металлов	8 м.23 всего, без нефти и цветных металлов
Всего	586,2	1484,7	+153,3	943	945
В том числе контейнеры, тыс. ДФЭ	25,3	33,6	+32,8	19,9	12,6
Экспорт из Казахстана	135,2	891,1	+559,1	530	540
Импорт в Казахстан	184,1	336,2	+82,6	216	268
Транзит по Казахстану, в том числе	266,9	257,5	-3,5	196	136
в сообщении восток – запад	186,1	169,6	-8,9	130	34
в сообщении запад – восток	80,7	87,9	+8,9	67	103

Источник: Ассоциация ТМТМ, Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан.

Основным транспортным продуктом, разработанным ТМТМ, является контейнерный сервис Nomad Express. В рамках данного сервиса были запущены контейнерные поезда из Китая (Шихези) в Азербайджан (Кишлы), из Китая (Ляньюньган, Чэнду) в Турцию (Стамбул), а также из Украины (Ильичевск) в Казахстан (Достык).

Благоприятному развитию коридора способствует скоординированная работа стран — членов коридора и их железнодорожных компаний.

На постоянной основе в рамках МПК ТРАСЕКА и Ассоциации ТМТМ проводятся мероприятия, влияющие на увеличение объемов и конкурентоспособность коридора.

По итогам встречи 24–25 ноября 2022 г. в городе Актау (Казахстан) глав министерств иностранных дел и транспорта Азербайджана, Грузии, Казахстана и Турции была подписана дорожная карта на 2022–2027 гг., направленная на повышение эффективности ТМТМ и синхронное устранение узких мест вдоль всего маршрута. Планируется, что реализация мер дорожной карты значительно увеличит пропускную способность маршрута ТМТМ.

↓ Таблица 18. Запланированные и фактические объемы перевозок грузов по ТМТМ по территории Казахстана за январь – август 2023 г., тыс. тонн

Направление	2023 План	8 мес. 2023		Динамика	
		План	Факт	+/-	%
Транзит по Казахстану, тыс. тонн	375	245	136	-109	-44
В том числе ДФЭ	20 000	13 080			
Импорт в Казахстан, тыс. тонн	400	267	268	1	0
В том числе ДФЭ	8000	5350			
Экспорт из Казахстана, тыс. тонн	1340	904	540	-364	-40
нефтепродукты	265	185	364	179	97
черные металлы	100	64	22	-42	-66
цветные металлы	280	183	42	-141	-77
химикаты и сода	225	172	39	-133	-77
зерновые, масличные, бобовые	20	10	19	9	90
уголь	100	60	0	-60	-100
прочие	350	230	54	-176	-77
В том числе ДФЭ	18 000	11 400			
Всего, тыс. тонн	2115	1416	945	-471	-33%
В том числе ДФЭ	46 000	29 830	12 600	-17 230	-58%

Источник: Ассоциация ТМТМ.

В рамках работы ТМТМ проводятся мероприятия по сокращению транзитного времени следования контейнеров по коридору (таблица 19).

↓ Таблица 19. Сроки доставки контейнеров по ТМТМ из КНР до Поти/Батуми/Ахалкалаки, суток

	2022	2023	2024 (цель)
Китай (Урумчи) – ЖДПП Достык/Алтынколь	3	3	3
ЖДПП Достык/Алтынколь – порты Актау/Курык	12	6	5
Порты Актау/Курык – Алят – Ахалкалаки/порты Грузии	23–38	10–14	6–10
Всего	38–53	19–23	14–18

Источник: Ассоциация ТМТМ.

17 мая 2023 г. подписан меморандум между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута, который предусматривает:

- стимулирование и наращивание экспортно-импортных и транзитных перевозок контейнерных поездов по ТМТМ;
- повышение эффективности перевозок и установление конкурентоспособных тарифных условий по маршруту ТМТМ;

- оптимизацию логистических и транспортных операций на железных дорогах, в портах и при морских перевозках, сокращение времени перевозок, повышение качества оказываемых услуг;
- устранение административных барьеров, связанных с таможенной обработкой в пунктах пропуска и переработкой грузов и контейнеров в портах и на стыковых станциях.

23 мая 2023 г. подписан меморандум о взаимопонимании между железнодорожными операторами в Азербайджане, Грузии, Казахстане, Турции и Украине по организации пилотных проектов применения электронной накладной ЦИМ/СМГС на выбранных маршрутах МТК ТРАСЕКА, включая ТМТМ. Меморандум устанавливает принципы организации пилотных проектов между участниками по применению ЦИМ/СМГС на маршрутах ТРАСЕКА.

Подписан совместный план действий на 2023–2025 гг. по запуску пилотных контейнерных поездов с применением электронных накладных.

В январе 2024 г. в Анкаре (Турция) состоялись заседания рабочей группы и общего собрания международной Ассоциации «Транскаспийский международный транспортный маршрут», а также прошел круглый стол на тему «ТМТМ: тренды, вызовы и перспективы» с участием представителей финансовых институтов (ЕБРР, Всемирный банк), глобальной мультимодальной цифровой платформы DTGlobal, грузоотправителей Казахстана и Турции.

На мероприятии утверждены планы и тарифы на 2024 г., обсуждены дальнейшие шаги по активизации деятельности и перспективы расширения маршрутов. В 2024 г. запланировано перевезти 4 млн тонн грузов по маршруту.

Потенциал ТМТМ оценивается на перспективу до 2030 г. в 10 млн тонн грузов и 300 тыс. ДФЭ в год. Однако в настоящее время ограничителями выступают узкие места:

- мощности Казмортрансфлота (КМТФ) — 156 тыс. ДФЭ;
- порты Казахстана — 190 тыс. ДФЭ (таблица 20);
- порты Азербайджана — 111 тыс. ДФЭ, из-за низкой пропускной способности припортовых станций;
- участки ТМТМ по территории Республики Казахстан с учетом резервов пропускной способности ЖДПП Достык и Алтынколь — 80 тыс. ДФЭ;
- ЖДПП Ахалкалаки/Карс от 0 до 40 тыс. ДФЭ (в 2023 г. был закрыт на модернизацию).

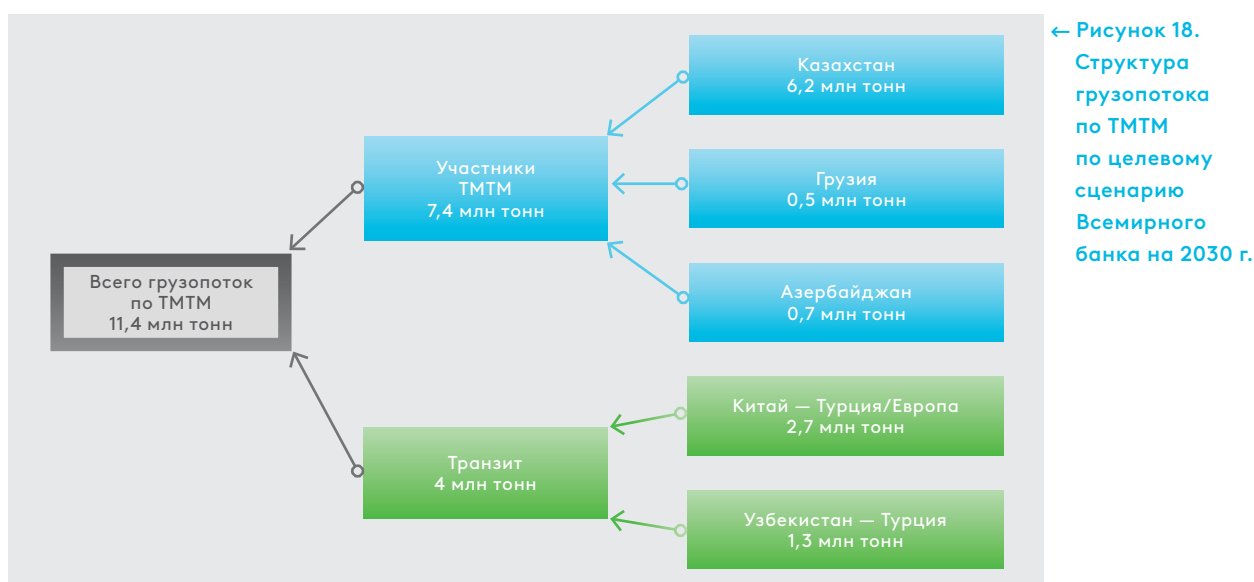
↓ Таблица 20. Пропускная способность контейнерных терминалов в каспийских портах Республики Казахстан по состоянию на 2022 г.

Порты	Пропускная способность	
	Всего, млн тонн	В том числе в контейнерах, тыс. ДФЭ
Актау	12,2	120
Актауский морской северный терминал (АМСТ)	3,0	70
Курык	6,0	-
ИТОГО	21,2	190

Источник: Ассоциация ТМТМ.

По прогнозу Всемирного банка, к 2030 г. объемы перевозок по ТМТМ вырастут в три раза (оптимистическая оценка на основе упрощенного моделирования), однако при этом он останется преимущественно региональным коридором с долей межконтинентальной торговли менее 40% (World Bank, 2023).

Из общего объема перевозок по ТМТМ около 4 млн тонн составит прогнозируемый спрос на транзитные контейнерные перевозки (рисунок 18). Если принятые меры не будут реализованы, спрос на перевозки будет на 35% ниже прогнозируемого. Это объясняется наличием других вариантов сообщения для межконтинентальной торговли, в первую очередь возможностью морского судоходства между Азией и Европой.



Источник: Всемирный банк (World Bank, 2023).

Прирост в 4,4 млн тонн в данной модели заложен за счет транзита Китай – Турция/ЕС. Наибольшей роль ТМТМ будет в развитии китайско-турецкой торговли, а также транспортных связей между Турцией и странами Центральной Азии.

Основной прирост грузопотока по ТМТМ будет обусловлен грузовыми перевозками в Казахстан и из Казахстана (увеличение на 4 млн тонн к 2030 г.) на востоке, а также в Турцию и из Турции на западе. Развитие ТМТМ позволит перенести до 16% железнодорожных перевозок между Китаем и Турцией/Европой (2,3 млн тонн к 2030 г.), что приведет к росту на 30% грузопотока по ТМТМ.

Согласно целевому варианту прогноза, транзит на ЕС по ТМТМ к 2030 г. составит до 20% с высокой долей контейнерных грузов. Экспорт нефти и угля в западном направлении, как ожидается, будет оставаться высоким (до 50% торговли в западном направлении в 2030 г. по сравнению с 58% в 2021 г., на восточном направлении эта доля в 2030 г. не превысит 1%). В восточном направлении будут нарастать контейнерные перевозки (59% в 2030 г. по сравнению с 39% в 2021 г.).

Доля торговли в западном направлении к 2030 г составит 80% грузопотока по ТМТМ, в основном за счет экспорта энергоносителей из Казахстана. На экспорт Казахстана будет также приходиться наибольшая доля торговых потоков в абсолютном выражении.

Инерционный вариант прогноза предполагает среднегодовой темп прироста +9% в год, что ниже достигнутого уровня прироста за последние три года. При этом в основном рост будет основан на увеличении перевозок нефтяных грузов, черных и цветных металлов, угля и других сырьевых грузов из Казахстана. Транзит грузов в контейнерах из Китая будет расти ежегодно в среднем на 13%.

↓ Таблица 21. Прогноз объемов перевозок по ТМТМ на период до 2030 г.

Груз	2021		2030 (инерционный)			2030 (целевой)		
	тыс. тонн	структура, %	тыс. тонн	структура, %	средне-годовой темп прироста	тыс. тонн	структура, %	средне-годовой темп прироста
ВСЕГО, из них:	3688	100	7920	100	+9%	11 385	100	+13%
нефтяные грузы	1106	30	2487	31	+9%	3553	31	+14%
черные металлы	372	10	707	9	+7%	943	8	+11%
уголь и кокс	615	17	802	10	+3%	891	8	+4%
цветные металлы	175	5	418	5	+10%	597	5	+15%
зерно	159	4	381	5	+10%	476	4	+13%
удобрения	50	1	229	3	+18%	286	3	+21%
сельхозгрузы, кроме зерна	166	5	192	2	+2%	240	2	+4%
минералы	117	3	147	2	+3%	184	2	+5%
продукты питания	89	2	108	1	+2%	135	1	+5%
руды всякие	3	0	5	0	+5%	6	0	+8%
прочие контейнерные грузы	836	23	2444	31	+13%	4 074	36	+19%
(в ДФЭ)	25		75	13	+13%	125	20%	+20%
Доля контейнеризации, %	23		31			36		

Источник: оценки аналитиков ЕАБР.

Рост объемов перевозок по ТМТМ к 2030 г. по целевому сценарию будет сформирован так: экспорт Казахстана увеличится на 5 млн тонн, экспорт Азербайджана — на 0,3 млн тонн, экспорт Грузии — на 84 тыс. тонн.

4.5. Южный евразийский коридор

Южный евразийский коридор был утвержден в числе ключевых МТК, связывающих два континента наряду с Транссибом, МТК ТРАСЕКА и МТК «Север – Юг» в ходе Второй международной евроазиатской конференции по транспорту (UNECE, 2000).

Коридор должен связать Европейский союз с Сингапуром через Турцию, Иран, Пакистан, Индию, Бангладеш, Мьянму, Таиланд и Малайзию (рисунок 19).

На своем западном участке он совпадает с МТК ТРАСЕКА (на территории Турции и частично Ирана), а также стыкуется с МТК «Север – Юг» на территории Ирана.

Южный евразийский коридор полноценно функционирует только на своем западном участке между Турцией, Ираном и Пакистаном. Его основу составляют железнодорожный и автомобильный маршруты Стамбул – Тегеран – Исламабад протяженностью соответственно 5981 и 5508 км.

↓ Рисунок 19. Южный евразийский коридор



Коридоры Евразийского транспортного каркаса

- Южный евразийский коридор
- Другие коридоры и линии
- Транспортный узел стыковки коридоров
- Пункт пересечения границы
- Строящиеся участки
- Линии в процессе переговоров

Железнодорожный маршрут был операционализирован после завершения строительства и запуска в эксплуатацию в 2009 г. железнодорожного участка Керман – Бам (Иран) – Захедан. Захедан – железнодорожный ПП со сменой ширины колеи с 1435 мм на 1676 мм.

Первый грузовой поезд был запущен 14 августа 2009 г. на экспериментальной основе в рамках проекта Организации экономического сотрудничества (ОЭС). Однако с 2011 по 2021 г. железнодорожное грузовое сообщение между Ираном и Пакистаном осуществлялось с перерывами. На 10-й министерской встрече ОЭС было принято решение возобновить железнодорожное сообщение. Новый пилотный поезд со 150 тоннами груза розовой соли отправился 21 декабря 2021 г. из Исламабада и прибыл в Анкару 14 дней спустя.

На регулярной основе грузовые железнодорожные перевозки осуществляются только между Турцией и Ираном.

Автомобильный маршрут Стамбул – Тегеран – Исламабад получил импульс для значительного роста грузопотока на всей протяженности после присоединения Пакистана к Конвенции МДП в 2016 г. и начала использования книжки МДП в этой стране в 2021 г., в том числе для транзита грузов по Южному евразийскому коридору.

Преимуществом автомобильного транспорта на Южном евразийском коридоре является отсутствие перегрузки в пути следования, а также упрощение процедур пересечения границ, что дает возможность доставить груз между Исламабадом и Стамбулом за 9–10 суток.

Автомобильный маршрут СТИ позволяет также перевозить грузы третьих стран за счет сопряжения Южного евразийского коридора с другими МТК. В частности, через расположенный на коридоре ирано-пакистанский МАПП Тафтан/Нирджава следуют грузы, перевозимые между Афганистаном и Турцией.

Через этот же погранпереход в августе 2021 г. была совершена первая автомобильная доставка груза манго из Пакистана в Иран и далее через Азербайджан в Россию благодаря сопряжению Южного евразийского коридора с МТК «Север – Юг».

Развитию международных автомобильных перевозок между Пакистаном и Ираном способствовало подписание в мае 2017 г. в Женеве меморандума о взаимопонимании между этими странами и Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ). Стороны согласились внедрять гармонизированные на международном уровне процедуры и наилучшие практики в области международных автомобильных перевозок. К ним в первую очередь относятся положения основополагающих конвенций ООН, регламентирующих международные автомобильные перевозки и транзит: Конвенции МДП 1975 г., Конвенции КДПГ 1956 г., а также Конвенции 1982 г. об облегчении процедур контроля грузов на границе.

Объем международных перевозок через МАПП Тафтан/Нирджава по состоянию на 2022 г. составлял около 0,6 млн тонн грузов, из которых 77% — взаимная ирано-пакистанская торговля, 16% — транзит в направлении Пакистана, еще 7% — транзит грузов из Пакистана.

Объем перевозок грузов автомобильным транспортом через расположенный на турецко-иранской границе МАПП Базарган/Гюрбулак в 2022 г. составил 3 млн тонн, из которых около 66% — двусторонние ирано-турецкие перевозки, 24% — транзит в направлении Турции, 10% — транзит в направлении Ирана.

По железнодорожному участку между Турцией и Ираном перевозится лишь около 0,3 млн тонн грузов — из-за имеющегося в Турции узкого места, связанного с пересечением

озера Ван. Кроме того, зафиксирован отток грузов с железной дороги на автомобильный транспорт вследствие низких тарифов на автоперевозки в Иране. Вместе с тем Иран и Турция договорились в 2023 г. довести объем железнодорожных перевозок грузов по коридору до 1 млн тонн.

Южный евразийский коридор не функционирует на его восточном плече между Пакистаном и Сингапуром. Главные причины этого:

1. Наличие недостроенных участков (между Индией и Мьянмой, Мьянмой и Таиландом, Малайзией и Сингапуром).
2. Необходимость неоднократной смены ширины железнодорожной колеи (1435/1676 мм между Ираном и Пакистаном, 1676/1000 мм между Индией и Мьянмой).
3. Плохое техническое состояние железных дорог в ряде стран Южной и Юго-Восточной Азии. Например, в Мьянме скорость грузовых поездов не превышает 15–20 км/час.
4. Закрытая граница между Пакистаном и Индией.
5. Отсутствие гармонизированного законодательства, позволяющего осуществлять международные железнодорожные перевозки (большинство стран региона — Пакистан, Индия, Мьянма, Таиланд, Малайзия и другие — не являются членами ОСЖД, не используют перевозочные документы ОСЖД и не имеют двусторонних или региональных соглашений, которые позволили бы регламентировать перевозки грузов и пассажиров, оборот вагонов, взаиморасчеты, условия транзита и т. д.).
6. С учетом низкого уровня технической оснащенности и неразвитости технологий на многих участках, особенно на железных дорогах узкой колеи (1000 мм), грузовые перевозки не получили широкого распространения.

Развитие железнодорожной сети в странах коридора требует значительных инвестиций, которых нет в распоряжении правительств.

Вместе с тем Южный евразийский коридор в его восточной части функционирует для международного автомобильного сообщения. В частности, международные перевозки грузов осуществляются между Индией, Бангладеш и странами Юго-Восточной Азии — Таиландом, Малайзией и Сингапуром.

Завершается строительство международной четырехполосной автомагистрали Индия – Мьянма – Таиланд (IMT Highway) протяженностью 1360 км. Она должна соединить Море-Таму (Индия), Мандалай (Мьянма) и Мэй Сот (Таиланд). На значительном числе участков автомагистраль уже введена в эксплуатацию. Автомагистраль ИМТ в составе Южного евразийского коридора будет способствовать развитию торговли в зоне свободной торговли АСЕАН – Индия, которая начала функционировать в 2010 г., является крупнейшей в мире и охватывает страны с населением 1,9 млрд человек.

В рамках своей политики «Действуй на Восток» Индия выступила с инициативой расширить маршрут ИМТ до Лаоса, Камбоджи и Вьетнама, доведя его общую протяженность до 3200 км. Он включает как действующие и модернизируемые, так и новые участки. Важнейшим эффектом от функционирования автомагистрали станет рост взаимной торговли и инвестиций в рамках ЗСТ Индия – АСЕАН.

Демографический бум в Пакистане, Индии, Бангладеш и рост экономик этих стран потребуют дальнейшего развития наземных трансграничных связей, в том числе на маршрутах Южного евразийского коридора. Этому будет способствовать развитие

транспортной инфраструктуры в странах региона, в том числе в рамках реализации инициатив «Пояс и путь» (BRI) и «Действуй на Восток». Реализуемые или ближайшие запланированные проекты, которые будут способствовать повышению транспортной связанности, включают новые морские порты Чабахар в Иране и Гвадар в Пакистане, систему автомагистралей восток – запад в Пакистане, железнодорожные коридоры, пересекающие территорию Индии, масштабные проекты строительства дорог и мостов, реализуемые Индией в Бангладеш (Starr, 2018).

Значительную роль в развитии инфраструктуры Южного евразийского коридора в ЮВА играет Китай. На средства Китая была построена и эксплуатируется в формате трансграничного ГЧП железнодорожная магистраль Китай – Лаос с шириной колеи 1435 мм (Винокуров и др., 2023), запланированы проекты продления этой магистрали от Вьентьяна до Бангкока и дальнейшее строительство скоростной магистрали стандарта 1435 мм до Сингапура. Другой важный проект — строительство ВСМ Куньмин – Ханой – Хошимин.

Важную роль в развитии Южного евразийского коридора будет играть его стыковка с транспортной сетью Центральной Азии и создание тем самым надежных связей между Центральной и Южной Азией (Starr, 2018). Обеспечить такую стыковку способна обсуждаемая новая железнодорожная линия Узбекистан – Афганистан – Пакистан, способная стать вторым коридором «Север – Юг» для Центральной Азии.

В развитии Южного евразийского коридора присутствуют значительные политические риски, связанные, в частности, со взаимоотношениями Пакистана и Афганистана, Пакистана и Индии. Вместе с тем растущий товарооборот между этими странами (в частности, товарооборот между Индией и Пакистаном достигает 2,5 млрд долл. в год) мог бы вполне осуществляться наземными видами транспорта (Starr, 2018).

4.6. МТК «Север – Юг»

Мультимодальный МТК «Север – Юг» связывает северо-западную часть Евразийского экономического союза (ЕАЭС), страны Балтии и Скандинавии с государствами Центральной Азии, Персидского залива и Индийского океана. Коридор включает инфраструктуру железнодорожного, автомобильного, внутреннего водного и морского транспорта, 10 крупных морских портов на Каспии (Астрахань, Оля, Махачкала, Баку/Алят, Актау, Курык, Туркменбаши, Энзели, Ноушехр, Амирабад), порты Персидского залива (Бендер-Хомейни, Бендер-Аббас и Чабахар), автомобильные и железнодорожные пункты пропуска, логистическую инфраструктуру, а также международные аэропорты.

Юридической базой создания коридора «Север – Юг» явилось подписание 12 сентября 2000 г. в ходе Второй международной евроазиатской конференции по транспорту (Санкт-Петербург, Российская Федерация) тремя странами — Республикой Индия, Исламской Республикой Иран и Российской Федерацией — межправительственного соглашения о международном транспортном коридоре «Север – Юг». Декларацией этой конференции МТК «Север – Юг» был утвержден в качестве одного из ключевых коридоров, связывающих Европу и Азию (UNECE, 2000).

Начальные точки маршрутов на территории Российской Федерации зависят от видов груза: для зерновых грузов — юг России и Поволжье, для промышленных — Челябинская и Свердловская области, для минеральных удобрений — Пермский край, для контейнеров — агломерации Москвы и Санкт-Петербурга.

В составе МТК «Север – Юг» выделяется три маршрута (рисунок 20).

↓ Рисунок 20. МТК «Север – Юг»



Коридоры Евразийского транспортного каркаса

- МТК «Север – Юг»
- Другие коридоры и линии
- Транспортный узел стыковки коридоров
- Пункт пересечения границы
- Строящиеся участки
- Линии в процессе переговоров

Западный маршрут соединяет Россию, Азербайджан, Иран и стыкуется с МТК ТРАСЕКА и ТМТМ в районе Баку. Железнодорожный маршрут проходит через российско-азербайджанский ЖДПП Самур/Ялама и азербайджано-иранский ЖДПП Астара. Западный маршрут является основным для международных автомобильных перевозок грузов по МТК «Север – Юг». Перевозки осуществляются через главные МАПП Астара и Яраг-Казмаляр. Стыковка МТК «Север – Юг» в Тегеране и Бафке с Южным евразийским коридором дает возможность доставлять грузы между странами ЕАЭС и Пакистаном. При этом автомобильный транспорт в имеющихся условиях наиболее эффективен при организации логистических цепочек доставки грузов по Западному маршруту МТК «Север – Юг».

Восточный маршрут использует преимущества прямого железнодорожного сообщения через Казахстан и Туркменистан с выходом на железнодорожную сеть Ирана через туркмено-иранские пограничные переходы Сарахс и Акьяла/Инче-Бурун. Восточный маршрут стыкуется с МТК ТРАСЕКА, ТМТМ, Лазуритовым коридором, сетью коридоров ЦАРЭС, что позволяет максимально эффективно развивать транспортно-экономические связи между Россией, странами Центральной Азии, Ираном и западными регионами Афганистана.

Транскаспийский маршрут является мультимодальным. Перевозки осуществляются через российские морские порты Астрахань, Оля, Махачкала, а также иранские порты Бендер-Энзели, Ноушехр и Амирабад. К морским портам грузы подвозятся автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом. Также возможна доставка грузов в иранские порты судами река-море.

МТК «Север – Юг» представляет собой кратчайший торговый путь между Индией, странами ЕАЭС и странами Центральной Азии. Сроки доставки грузов из Индии в Россию по сухопутному маршруту МТК «Север – Юг» могут составлять 18–30 дней, что существенно быстрее, чем по глубоководному морскому маршруту через Суэцкий канал (30–45 дней).

В целом по МТК «Север – Юг» в 2023 г. было перевезено 19 млн тонн грузов.

Западный маршрут МТК «Север – Юг»

Западный маршрут МТК «Север – Юг» — исторически наиболее загруженный из-за больших объемов международных автомобильных и железнодорожных грузоперевозок между Россией и Азербайджаном. Благодаря сопряжению с МТК ТРАСЕКА через Азербайджан осуществляются перевозки между Беларусью и Россией, с одной стороны, между Грузией и Турцией — с другой.

К Западному маршруту условно относится автодорожный коридор «Север – Юг», связывающий Россию, Грузию и Армению через МАПП Верхний Ларс/Дарьяли (до 2006 г. — Казбеги). Это единственный прямой автодорожный маршрут, соединяющий Армению с другими государствами — членами ЕАЭС. В 2021–2023 гг. была проведена масштабная реконструкция МАПП с российской стороны, число полос для легковых и грузовых автомобилей, а также автобусов увеличилось до 39. В результате пропускная способность МАПП Верхний Ларс возросла к началу 2024 г. с 700 до 1500 грузовых автотранспортных средств в сутки (примерно 11 млн тонн в год).

Однако по-прежнему узким местом этого маршрута остается участок Военной Грузинской дороги между Квешети и Коби в Грузии, на котором расположен Крестовый перевал. Обильные снегопады и угроза схода снежных лавин делают невозможным движение по этому участку в среднем 100 дней в году ([Винокуров и др., 2022](#)).

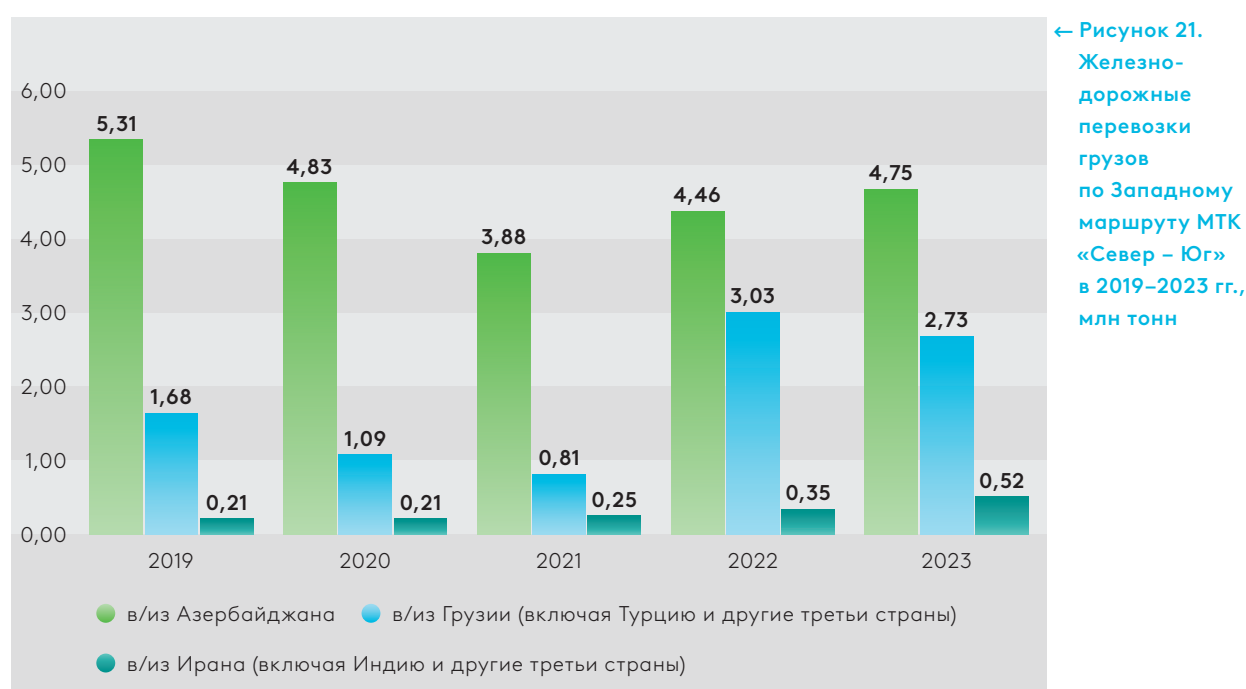
Во избежание длительных задержек на подходах к МАПП Верхний Ларс/Дарьяли, особенно в зимнее время, значительная часть автотранспортного потока сейчас следует

через Азербайджан. Проведенная масштабная реконструкция российско-азербайджанского пункта пропуска Яраг-Казмаляр (завершена в декабре 2023 г.), а также открытие для грузового движения после реконструкции МАПП Тагиркент-Казмаляр позволили увеличить пропускную способность Западного маршрута МТК «Север – Юг» на российско-азербайджанском участке к январю 2024 г. почти в пять раз — с 400 до 1900 грузовых автотранспортных средств в сутки (что соответствует почти 14 млн тонн грузов в год).

В настоящее время на средства Правительства Грузии и кредиты ЕБРР и АБР строится объездной участок Квешети – Коби протяженностью 22,7 км с шестью мостами и пятью тоннелями. В 2024 г. объявлен повторный тендер на строительство еще одного участка Степанцминда – Гвелети протяженностью 4,5 км, 88% из которых должны пройти по эстакадам и тоннелям.

После завершения строительства время поездки от Тбилиси до Дарьяли сократится до 1 часа 45 минут (с нынешних 2,5 часа), а транзитный проезд по дороге станет возможным в течение всего года.

Западный маршрут МТК «Север – Юг» используется для автомобильных перевозок грузов между Беларусью, Россией и Ираном, а также между Беларусью, Россией и третьими странами транзитом через Иран. Помимо прямых международных автомобильных перевозок «от двери до двери», автотранспорт участвует в смешанных схемах доставки. В частности, в автомобили перегружаются все грузы, доставляемые до Астары по железной дороге, а также практически все грузы, доставляемые морским транспортом до порта Энзели на Каспийском море, откуда после перегрузки они следуют до пунктов назначения в Иране либо до иранских портов на побережье Персидского залива.



Источник: оценка аналитиков ЕАБР.

Ключевые факторы привлекательности международных автомобильных перевозок:

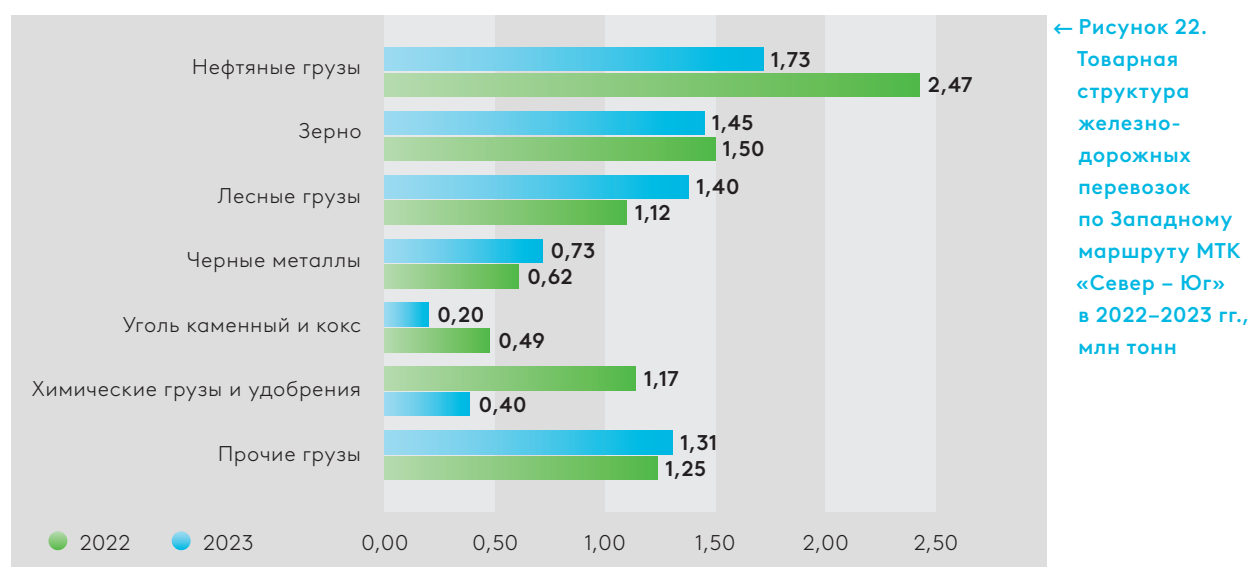
- безразрешительная система (действует между Россией и Ираном, дополнительный протокол к белорусско-иранскому соглашению о международном автомобильном сообщении, в соответствии с которым две страны также переходят на безразрешительную систему, был подписан 13 марта 2023 г. в Тегеране);

- благоприятные автодорожные условия в Иране (высокое качество иранской автодорожной инфраструктуры);
- низкая стоимость автомобильного топлива в Иране (3000 риалов, или 0,07 долл. за литр дизельного топлива);
- сложившаяся структура комплексного взаимодействия отдельных видов транспорта, включая подходы к портам и транспортно-логистическую инфраструктуру Ирана. В частности, 93% из общего объема грузов, переваливаемых в иранском порту Бендер-Аббас, подвозятся и вывозятся автомобильным транспортом.

По оценкам аналитиков ЕАБР, в 2023 г. суммарно автомобильным транспортом по Западному маршруту МТК «Север – Юг», включая автодорожный коридор Россия – Грузия – Армения через МАПП Верхний Ларс, было перевезено свыше 1,5 млн тонн грузов.

В части железнодорожного транспорта по Западному маршруту МТК «Север – Юг» осуществляется основной объем перевозок грузов в сообщении между Россией и Азербайджаном, а также Грузией. Грузы в сообщении с Ираном перегружаются на автомобильный транспорт в пункте пропуска Астара (рисунок 22).

В 2023 г. через пограничный переход Самур-Ялама между Россией и Азербайджаном проследовало 8 млн тонн грузов, в том числе 43 тыс. контейнеров ДФЭ. Объем контейнерных перевозок возрос вдвое по сравнению с 2022 г. (19,1 тыс. ДФЭ), при том что общий объем перевозок стал больше только на 2%. Из общего объема перевозок в сообщении с Ираном перевезено более 0,52 млн тонн и 1,7 тыс. ДФЭ. В 2023 г. перевозки между Россией и Индией по западному железнодорожному маршруту не осуществлялись.

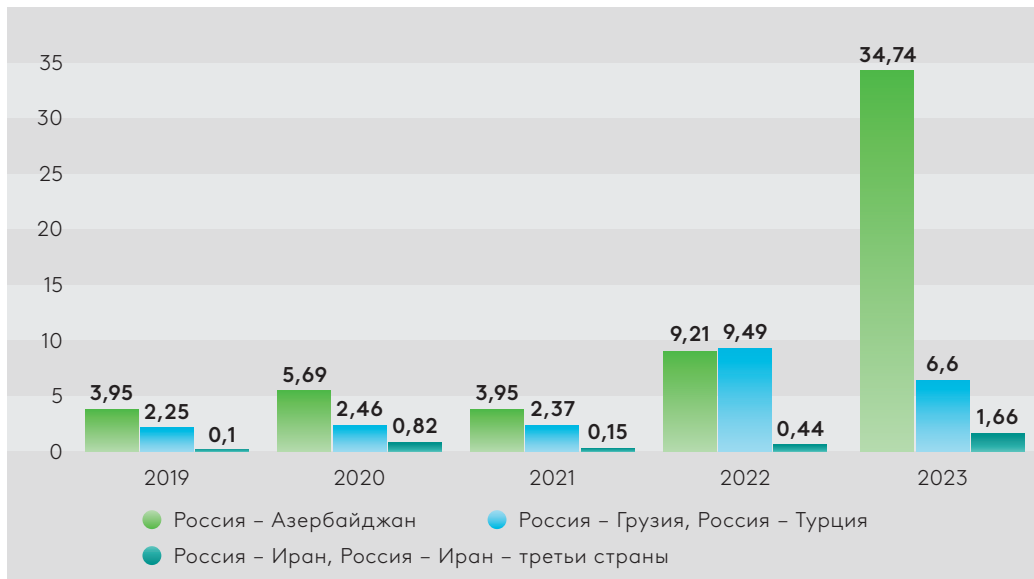


Источник: оценка аналитиков ЕАБР.

Наибольшую долю в структуре перевозок по Западному маршруту коридора в 2023 г. составили: нефтяные грузы (22%), зерно (18%), лесные грузы, включая бумагу (18%), зерно (18%), химикаты и удобрения (15%), черные металлы (9%). Прирост объемов перевозок в 2023 г. был обеспечен в основном за счет лесных грузов и черных металлов, в то время как перевозки нефтяных грузов сократились примерно на 30%.

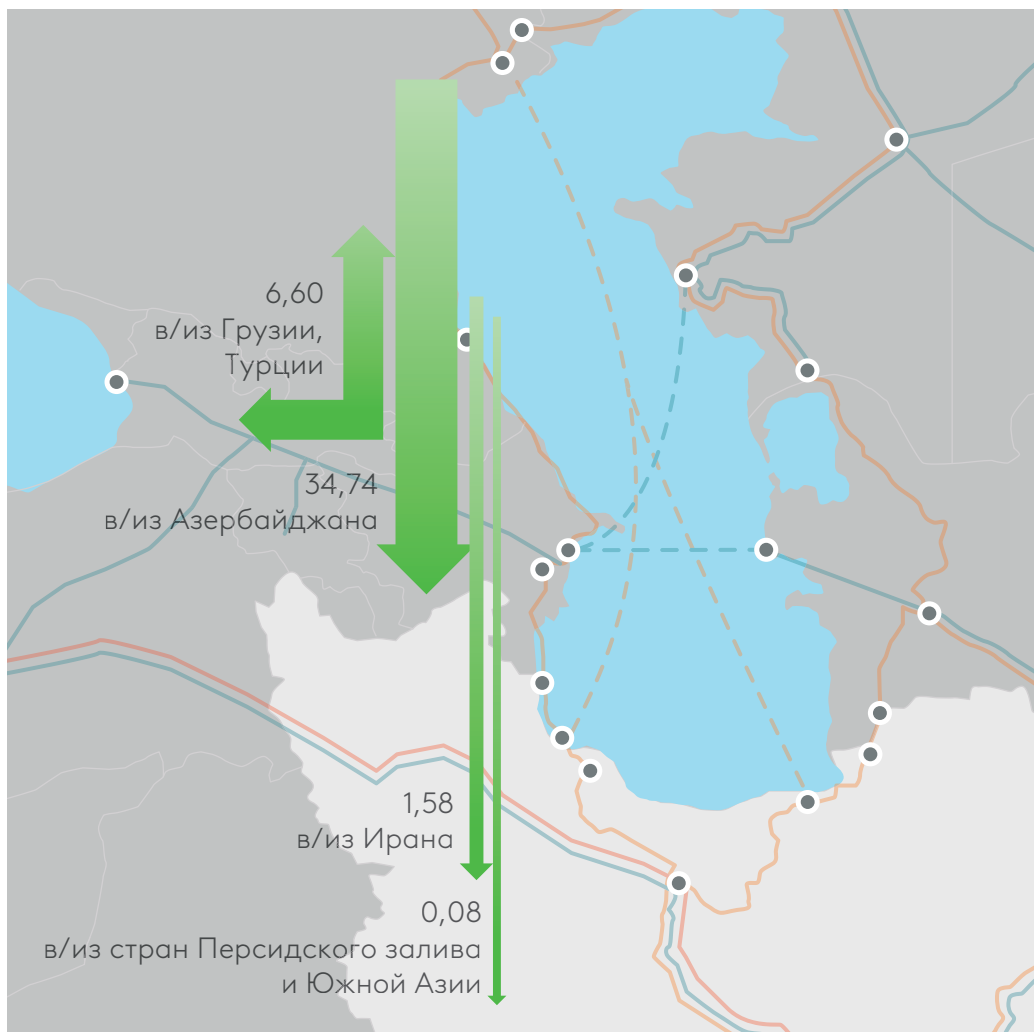
В 2023 г. по Западному маршруту МТК «Север – Юг» было перевезено 43 тыс. ДФЭ (рисунок 23), из которых на двустороннее российско-азербайджанское сообщение пришлось 80,8%. Еще 15,3% контейнеропотока следовало по сопряжению МТК «Север – Юг»

и МТК ТРАСЕКА на направлениях Россия – Грузия – Россия и Россия – Турция – Россия. Лишь 3,9% контейнеропотока следовало по Западному маршруту на направлении в/из Ирана. При этом поток индийских контейнеров был незначителен и составил в 2023 г. 5 ДФЭ, еще 68 ДФЭ проследовало через Иран в/из третьих стран (рисунок 24).



← Рисунок 23. Динамика объемов перевозок грузов в контейнерах по Западному маршруту МТК «Север – Юг», тыс. ДФЭ

Источник: оценка аналитиков ЕАБР.



← Рисунок 24. Распределение контейнеропотоков по Западному маршруту МТК «Север – Юг» в 2023 г., тыс. ДФЭ

Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

Контейнеризация грузопотока по Западному маршруту МТК «Север – Юг» в 2023 г. возросла до 9% (по сравнению с 4,1% в 2022 г.), однако она по-прежнему существенно ниже, чем на других транспортных коридорах Евразийского транспортного каркаса.

Импульсом для развития прямых железнодорожных перевозок по Западному маршруту МТК «Север – Юг» станет реализация проекта по строительству участка Решт – Астара, который должен соединить азербайджанскую и иранскую железнодорожные сети (врезка 4).

Врезка 4. Строительство железнодорожного участка Решт – Астара

Соглашение о строительстве дороги Казвин – Решт – Энзели – Астара было подписано Азербайджаном, Ираном и Россией в 2005 г.

Общая протяженность железной дороги на территории Ирана составляет 360 км, на территории Азербайджана – 8,5 км. Строительство участка Казвин – Решт началось в 2006 г.

По состоянию на весну 2024 г. построены и эксплуатируются: участок Казвин – Решт, включая несколько тоннелей и самый длинный в Иране железнодорожный мост, а также участок Астара (Иран) – Астара (Азербайджан).

Сдача в эксплуатацию 37 км участка Решт – порт Энзели (Каспиан) ожидается летом 2024 г.

17 мая 2023 г. было подписано соглашение между Правительством России и Правительством Ирана о сотрудничестве по финансированию проектирования, строительства и поставок товаров и услуг для создания железной дороги Решт – Астара на территории Ирана для развития перевозок по МТК «Север – Юг».

Общая стоимость проекта составляет 1,6 млрд евро, из которых 1,3 млрд – российский межгосударственный кредит, который должен быть возвращен в течение срока окупаемости проекта¹⁴.

В 2023–2024 гг. разрабатывается ТЭО проекта. Завершение строительства железнодорожной линии и ввод ее в эксплуатацию запланированы на 2028 г.

Пропускная способность линии должна составить 15 млн тонн грузов в год.



Источник: ЕАБР.

Восточный маршрут МТК «Север – Юг»

Восточный маршрут МТК «Север – Юг» — самый молодой элемент инфраструктуры коридора. Он функционирует всего 10 лет, после того как в декабре 2014 г. была введена в эксплуатацию железнодорожная линия Жанаозен – Кызылкая – Берекет – Этрек – Горган протяженностью более 900 км, соединившая Казахстан, Туркменистан и Иран по восточному берегу Каспия.

¹⁴ <https://tass.ru/ekonomika/17767315>

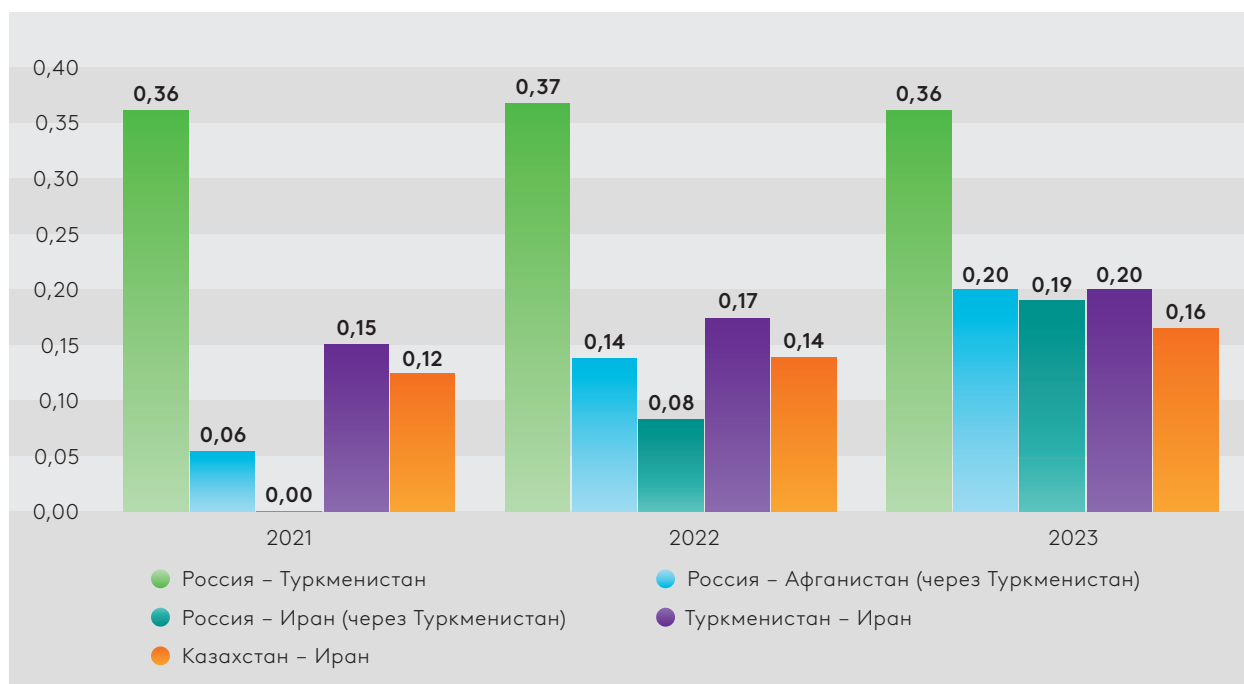
Восточный маршрут является преимущественно железнодорожным. Автомобильные перевозки в настоящее время осуществляются между Туркменистаном и другими странами Центральной Азии, с одной стороны, и Ираном — с другой. Объем международных автомобильных перевозок на этом направлении оценивается примерно в 0,5 млн тонн по состоянию на 2023 г.

Развитию международных автомобильных перевозок по всей протяженности Восточного маршрута будет способствовать строительство автомагистрали с четырехполосным движением, которая свяжет Казахстан, Туркменистан и Иран, включая мостовой переход через залив Кара-Богаз-Гол.

Железнодорожный Восточный маршрут полностью функционален и обслуживает перевозки любых видов грузов. Смена ширины колеи осуществляется на туркмено-иранских погранпереходах Акяйла/Инче-Бурун и Серахс/Серахс.

Объем перевозок по Восточному маршруту оценивается в 1,1 млн тонн, что на 63% больше, чем в 2021 г. (0,68 млн тонн). Этот грузопоток учитывает перевозки между Россией и Туркменистаном, Россией и Ираном, Казахстаном и Ираном, Туркменистаном и Ираном, а также российский транзит на Афганистан через Туркменистан (рисунок 25).

↓ Рисунок 25. Железнодорожные перевозки грузов по Восточному маршруту МТК «Север — Юг» в 2021–2023 гг., млн тонн



Источник: ЕАБР.

Наибольшую долю в структуре перевозок по Восточному маршруту коридора в 2023 г. из России в Туркменистан, Иран и Афганистан составили: лесные грузы, включая бумагу (28%), зерно (20%), химикаты (5%). Прирост объемов в 2023 г. к уровню 2022 г. обеспечен в основном за счет лесных грузов, зерна и прочих грузов (рисунок 26).

В 2023 г. по Восточному маршруту апробированы возможности доставки нефтеналивных грузов между Россией, Ираном и третьими странами. В течение трех месяцев (февраль – апрель 2023 г.) через ЖДПП Серахс было перевезено 88 тыс. тонн светлых нефтепродуктов, включая бензин и сжиженные углеводородные газы (пропан-бутан), в том числе 66,7 тыс. тонн — в Турцию, 11,3 тыс. тонн — в Иран, 10,0 тыс. тонн — в Ирак. Цистерны

с нефтепродуктами перемещались на иранскую сторону ЖДПП Серахс и там перегружались. Однако эксперимент не получил развития из-за значительных задержек порожних цистерн на иранской территории.

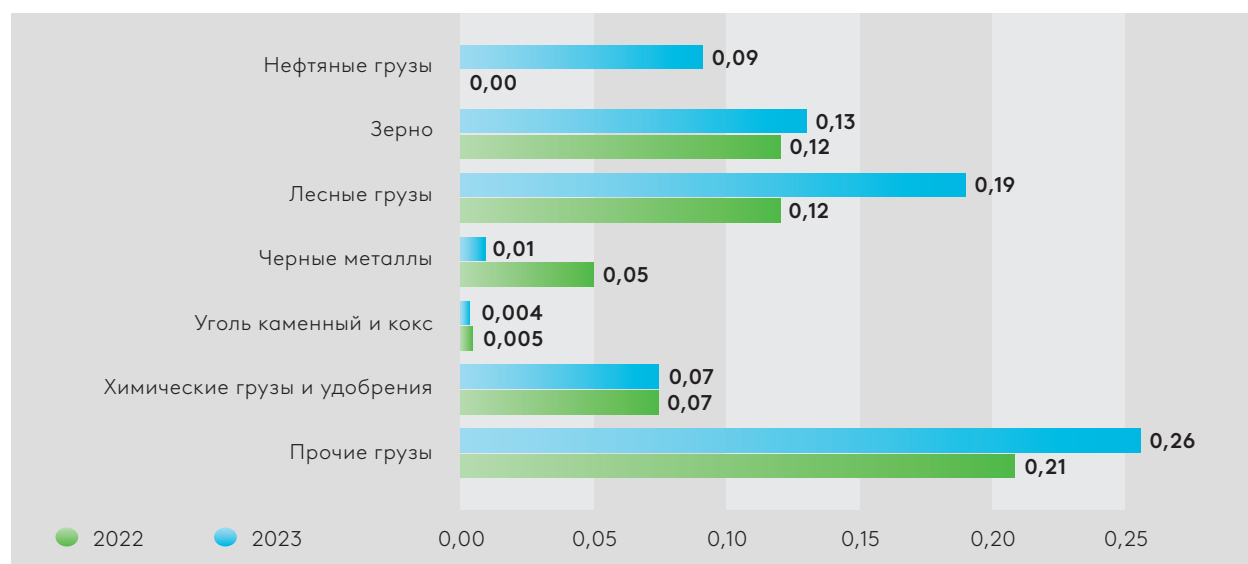
↓ Таблица 22. Динамика объемов перевозок грузов в контейнерах по Восточному маршруту МТК «Север – Юг», тыс. ДФЭ

Направление	2021	2022	2023	2023/2021, %
Россия – Туркменистан	0,69	0,91	0,49	69,5
Россия – Иран (через ЖДПП Акяйля и Серахс)	–	0,39	1,13	–
Россия – Афганистан (через ЖДПП Акяйля и Серахс)	–	–	2	–
ВСЕГО	0,69	1,30	1,61	233,7

Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

Контейнеризация грузопотока по Восточному маршруту МТК «Север – Юг» возросла с 1,1% в 2022 г. до 1,3% в 2023 г.

↓ Рисунок 26. Товарная структура железнодорожных перевозок по Восточному маршруту МТК «Север – Юг» между Россией, с одной стороны, Туркменистаном, Ираном и Афганистаном, с другой, в 2022–2023 гг., млн тонн



Источник: ЕАБР.

В 2023 г. реализованы договоренности железнодорожных компаний России, Ирана, Казахстана и Туркменистана о применении конкурентоспособных ставок тарифа для сквозных перевозок грузов. Действие договоренностей продлено на 2024 г.

Один из российских транспортно-логистических операторов — АО «РЖД Логистика» — в октябре 2022 г. запустил регулярный контейнерный сервис по Восточному маршруту коридора. В течение 2023 г. 21 контейнерный поезд проследовал в Иран (перевозились строительные материалы, бумажная продукция, рефконтейнеры с продовольственными грузами и др.) и далее морским транспортом в Индию, Саудовскую Аравию и ОАЭ. Четыре контейнерных поезда с грузами из Ирана проследовали в обратном направлении на Российскую Федерацию.

До 2024 г. перевозки контейнерными сервисами АО «РЖД Логистика» осуществлялись через погранпереход Серахс, однако с 2024 г. планируется организовать доставки также через погранпереход Акяйла/Инче-Бурун.

17 апреля 2023 г. подписан меморандум о взаимопонимании между ОАО «Транспортно-логистический центр Туркменистана», АО «KTZ Express» и АО «РЖД Логистика», предусматривающий создание совместного предприятия North South Express и его регистрацию на площадке Международного финансового центра «Астана» на территории Республики Казахстан. Участие партнеров-учредителей планируется в равных долях. Данный подход хорошо зарекомендовал себя при организации контейнерных сервисов на Центральном евразийском транспортном коридоре путем создания ОТЛК ЕРА.

Транскаспийский маршрут МТК «Север – Юг»

Транскаспийский маршрут МТК «Север – Юг» предполагает использование морского плеча доставки по Каспийскому морю с подвозом грузов к портам и вывозу из них автомобильным, железнодорожным и внутренним водным видами транспорта. Также возможны перевозки российскими судами река-море из речных портов Единой глубоководной системы до каспийских портов Ирана, однако использование данной схемы сдерживается дефицитом современного флота и рядом других факторов.

В 2023 г. по Транскаспийскому маршруту было перевезено свыше 5,5 млн тонн грузов, это более чем в 1,5 раза превышает показатель 2022 г.

На МТК «Север – Юг» в 2023 г. пришлось свыше 70% от общего объема перевалки грузов российскими портами Каспийского бассейна, при этом удельный вес Транскаспийского маршрута МТК «Север – Юг» в перевалке грузов портами Астрахань и Оля близок к 100%. Помимо грузов, следующих по коридору, порт Махачкала обслуживает значительный грузопоток из казахстанских портов Актау и Курык (направление восток – запад).

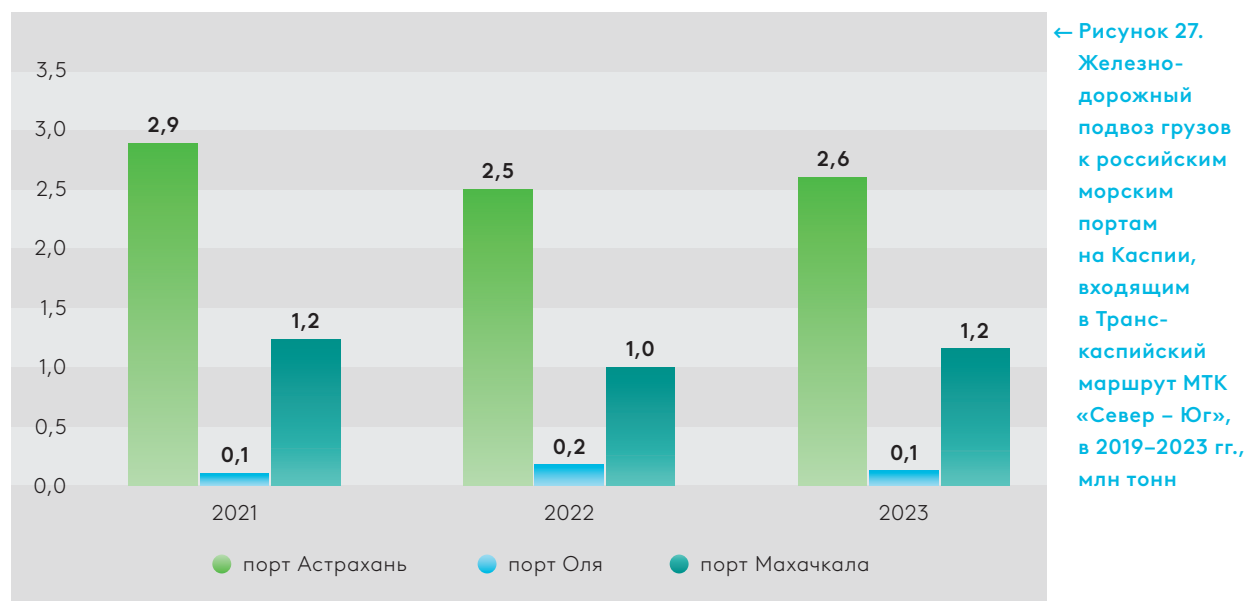
Суммарный грузооборот морских портов Каспийского бассейна составил в 2023 г. 7,8 млн тонн (+29,7% г/г), из них объем перевалки сухих грузов составил 5 млн тонн (рост в 1,6 раза), наливных грузов — 2,8 млн тонн (снижение на 2,3%). Объем перевалки грузов порта Астрахань увеличился до 3,7 млн тонн (на 48,5%), порта Оля — до 0,6 млн тонн (рост на 32,3%), порт Махачкала увеличил грузооборот до 3,4 млн тонн (+13,9%). Совокупный грузооборот портов Астрахань и Оля в 2023 г. стал рекордным за последние 10 лет.

В начале 2024 г. рост грузопотоков по Транскаспийскому маршруту МТК «Север – Юг» сохранил положительную динамику. Грузооборот портов Астрахань и Оля в январе — феврале 2024 г. вырос вдвое по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 928 тыс. тонн.

Стремительному росту объемов грузоперевозок по Транскаспийскому маршруту через порты Астрахань и Оля способствовало проведение самых масштабных за последние десятилетия дноуглубительных работ на Волго-Каспийском морском судоходном канале (ВКМСК). В 2023 г. на ВКМСК была обеспечена осадка 4,5 м, что способствовало лучшему использованию грузоподъемности судов. Для проведения работ на канале был задействован беспрецедентный флот — свыше 40 дноуглубительных и вспомогательных судов.

Железнодорожный транспорт в 2023 г. обеспечил подвоз к морским портам Астрахань, Оля и Махачкала 3,9 млн тонн грузов (+5,5% к уровню 2022 г.). В методику учета включен объем железнодорожных перевозок на внутренние припортовые станции.

К порту Астрахань было подвезено 2,6 млн тонн, к порту Оля — 0,13 млн тонн (рисунок 27). Однако объем подвоза грузов в контейнерах за 2023 г. составил 2 тыс. ДФЭ — на 11% меньше, чем в 2022 г. (таблица 23).



Источник: оценка аналитиков ЕАБР, Ассоциация российских морских портов.

↓ Таблица 23. Динамика подвоза контейнерных грузов к российским морским портам на Каспии, входящим в Транскаспийский маршрут МТК «Север – Юг», в 2019–2023 гг., тыс. ДФЭ

Направление	2019	2020	2021	2022	2023	2023/2019, %
Порт Астрахань	0,11	0,04	0,20	1,08	0,37	347,2
Порт Оля	0,78	0,73	0,61	1,04	1,59	203,8
Порт Махачкала	-	-	0,23	0,16	0,07	-
ВСЕГО	0,89	0,77	1,04	2,28	2,03	228,5

Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

Необходимо отметить, что в настоящее время пропускные и провозные способности железнодорожного транспорта позволяют обеспечить подвоз грузов к российским портам Транскаспийского маршрута МТК «Север – Юг» до 10 млн тонн в год. Лимитирующие железнодорожные участки на подходах к портам отсутствуют.

Вместе с тем для обеспечения потенциального роста грузопотоков ведется модернизация прилегающей к Транскаспийскому маршруту «Север – Юг» железнодорожной инфраструктуры. В рамках реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2025 г. реализуются проекты по модернизации участка железной дороги Аксарайская – В. Баскунчак – Трубная протяженностью 361 км, а также по строительству западного обхода Саратовского железнодорожного узла.

В целом по трем маршрутам МТК «Север – Юг» железнодорожный транспорт обеспечил в 2023 г. перевозку 12,5 млн тонн грузов, из которых на российские экспортные грузы приходится 77,2%, на импортные — 6,2%, на транзит по территории России — 16,6% (таблица 24).

↓ Таблица 24. Структура железнодорожных перевозок грузов по МТК «Север – Юг», включая подвоз грузов к портам Транскаспийского маршрута, по видам сообщения, млн тонн и тыс. ДФЭ

Направление перевозок	2019	2020	2021	2022	2023	2023/2019,%
ВСЕГО, в том числе:	7,5	6,5	9,6	12,1	12,5	166,7
экспорт	5,7	5,2	8,1	8,9	9,7	170,2
импорт	0,8	0,7	0,9	0,7	0,8	100,0
транзит	1,0	0,6	0,6	2,5	2,1	210,0
Из них в контейнерах, тыс. ДФЭ:	7,3	10,0	8,1	22,7	46,6	638,4
экспорт	3,1	4,5	3,9	10,2	23,4	754,8
импорт	3,1	4,7	3,4	9,3	19,9	641,9
транзит	1,1	0,8	0,8	3,2	3,3	300,0
Уровень контейнеризации грузопотока, %	1,6	2,6	1,4	3,2	6,2	+4,6

Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

Начиная с 2019 г. объем перевозок грузов по МТК «Север – Юг» возрос на 67%, при этом наиболее динамично (в 2,1 раза) увеличиваются перевозки транзитных грузов, в том числе следующих из Беларуси. Если в 2019 г. на транзит приходилось 13,3% грузопотока, то в 2023 г. уже 16,8%.

По-прежнему в железнодорожных перевозках сохраняется существенный дисбаланс по направлениям — на юг грузов перевозится в 12 раз больше, чем обратно. Это влияет на эффективность использования подвижного состава. Вместе с тем в сегменте контейнерных перевозок ситуация более сбалансирована — соотношение экспортных и импортных перевозок составляет 54/46%.

Объемы железнодорожных перевозок экспортных грузов в контейнерах по МТК «Север – Юг» по территории России составили 23,4 тыс. ДФЭ (рост в 2,3 раза к 2022 г.), импортных грузов — 19,9 тыс. ДФЭ (рост в 2,1 раза к 2022 г.), транзитных грузов — 3,3 тыс. ДФЭ (+3,1% к 2022 г.).

Основной объем перевозок обеспечивается за счет Западного маршрута через пограничную железнодорожную станцию Самур Северо-Кавказской железной дороги. В 2023 г. перевезено 43 тыс. ДФЭ (в четыре раза больше, чем в 2022 г.). 81% этих объемов — в/из Азербайджана. Объемы контейнерных перевозок в/из Ирана также возросли в пять раз, достигнув 1,6 тыс. ДФЭ. Уровень контейнеризации грузопотока по Западному маршруту коридора также наиболее высок — 9% в 2023 г.

МТК «Север – Юг» обладает высоким потенциалом развития, при этом особенности его транспортной инфраструктуры на отдельных участках выступают сдерживающими факторами для роста грузовых перевозок, не позволяя обеспечить сквозную доставку потенциальных объемов грузов.

На трехсторонней правительственной встрече 8 сентября 2022 г. в Баку представители России, Азербайджана и Ирана подписали план развития Западного маршрута МТК «Север – Юг». Согласно дорожной карте, мощности коридора возрастут до 15 млн тонн к 2027 г.

С учетом региональной торговли, а также перспектив увеличения пропускных способностей станций Серахс и Акьяла (до 7–10 млн и 4 млн тонн соответственно) объемы перевозок по МТК «Север – Юг» могут превысить 30 млн тонн к 2030 г.

В мае 2023 г. Президент Республики Казахстан К-Ж. Токаев предложил запустить скоростные грузовые поезда по железнодорожной магистрали Челябинск — Болашак — Иран. По его мнению, есть хорошие перспективы развития транспортного коридора «Север – Юг» в сопряжении с Транскаспийским маршрутом. В этой связи Казахстан может выступить логистическим хабом ЕАЭС. Для этого можно использовать действующую инфраструктуру коридора «Север – Юг» и создать грузовой консолидирующий центр в Челябинске. Казахстан, в свою очередь, готов реконструировать узкие места в своей железнодорожной сети Бейнеу – Мангыстау и на участке автодороги Бейнеу – Шалкар.

По экспертным оценкам, в 2024 г. имеется потенциал увеличения объемов транзита российских грузов по Восточному маршруту МТК «Север – Юг» на 2 млн тонн относительно достигнутого уровня.

Заинтересованность в перевозках по маршруту при конкурентоспособной стоимости выражают российские грузоотправители каменного угля и кокса. Определенный потенциал переключения на данное направление имеют перевозки калийных удобрений (в том числе белорусских) — в настоящее время их доставляют через российские порты Азово-Черноморского бассейна и Каспийского моря. Спрос на перевозки имеется также со стороны металлургической промышленности, предприятий нефтехимии и деревообработки, зернопроизводящей отрасли.

Большой потенциал имеет транзит грузов по МТК «Север – Юг» из Беларуси. Среди основных товаров, которые могут быть привлечены на Восточный маршрут, — калийные удобрения, парфюмерно-косметические товары, продукция легкой промышленности, молочные продукты и в целом продовольствие.

С 2022 г. растет транзитный грузопоток из Республики Беларусь в Иран, Ирак, Афганистан. За 2023 г. из Беларуси по всем маршрутам МТК «Север – Юг» перевезено 111 тыс. тонн грузов:

- через станции Самур – Астара — 60 тыс. тонн пиломатериалов и фанеры, 2 тыс. тонн продовольственных грузов (назначением в Иран, Ирак);
- через станции Аксарайская-2 – Галаба — 10 тыс. тонн бензина (Афганистан);
- через Махачкалу — 39 тыс. тонн удобрений (Иран).

Рост объемов перевозок по Транскаспийскому маршруту будет зависеть не только от развития железнодорожной и портовой инфраструктуры, но и от увеличения флота и его дедефта. В связи с этим большое значение приобретают проекты строительства новых судов для использования на Транскаспийском маршруте. По состоянию на начало 2024 г. в заказ на строительство вошли 25 новых контейнеровозов размерности «Волго-Дон макс», 10 сухогрузов, 5 танкеров-химовозов. Имеются заявки от судовладельцев на льготное финансирование (лизинг) еще 90 судов разных типов.

Темп прироста суммарных объемов по МТК «Север – Юг» на период 2024–2030 гг. прогнозируется на уровне +10% в среднем в год по консервативному сценарию и +15% в год — по целевому сценарию (таблица 25).

↓ Таблица 25. Прогноз объемов перевозок по МТК «Север – Юг» до 2030 г., млн тонн

Направление	2023 факт	Прогноз				
		2024 оценка	2025		2030	
			инерц.	целевой	инерц.	целевой
ВСЕГО	13,0	14	16	20	25	32
В том числе по маршрутам МТК «Север – Юг»						
Западный	8,0	8,5	9	10	13	18
Восточный	1,1	1,2	2	3	4	5
Транскаспийский	3,9	4,3	5	7	8	9

Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

В результате общий объем грузовых перевозок по МТК в 2030 г. может составить от 25 до 32 млн тонн. Основной прирост с учетом сопряжения МТК «Север – Юг» с маршрутом БТК ожидается по Западному маршруту коридора. К 2030 г. объемы перевозок по нему могут составить 17–20 млн тонн.

Объемы перевозок по Восточному маршруту в соответствии с прогнозом составят до 4–5 млн тонн, по Транскаспийскому 8–9 млн тонн.

При этом данный прогноз предполагает увеличение уровня контейнеризации в целом по МТК «Север – Юг» с 6,2% в 2023 г. (оценка) до 7,8% в 2030 г. (таблица 26).

↓ Таблица 26. Прогноз объемов перевозок в контейнерах по МТК «Север – Юг» до 2030 г., тыс. ДФЭ

Направление	2023 факт	Прогноз				
		2024 оценка	2025		2030	
			инерц.	целевой	инерц.	целевой
ВСЕГО, в том числе по маршрутам:	46,6	49,7	58,0	65,6	102,9	150,0
Западный	43,0	44,7	47,7	53,4	87,9	129,2
Восточный	2,0	3,0	8,1	9,7	12,0	16,6
Транскаспийский	1,6	2,0	2,1	2,5	2,9	4,2
Уровень контейнеризации, %	6,2	6,5	6,5	6,7	7,1	7,8

Источник: расчеты аналитиков ЕАБР.

При этом суммарные объемы контейнерных перевозок по МТК к 2030 г. могут составить от 103 до 150 тыс. ДФЭ, в том числе по экспорту из России – от 47 до 69 тыс. ДФЭ, по импорту – от 48 до 71 тыс. ДФЭ, по транзиту – от 8 до 11 тыс. ДФЭ (по сценариям).

Основной прирост ожидается по Западному маршруту МТК, объемы перевозок грузов в контейнерах по которому могут составить от 88 до 129 тыс. ДФЭ. Относительно более динамичный рост контейнерного потока по Восточному маршруту позволит достичь от 12 до 17 тыс. ДФЭ, а по Транскаспийскому – от 3 до 4,2 тыс. ДФЭ.

Согласно прогнозу, наиболее значимый рост объемов грузовых перевозок по железным дорогам ожидается в части экспорта из России. Прогнозируется, что основу прироста экспортных объемов составят зерно и другое продовольствие (до 5,2 млн тонн к 2030 г., доля в структуре возрастет до 24%), черные металлы и изделия из них (3,4 млн тонн, 16% к 2030 г.), древесина и бумага (3,3 млн тонн, 15%), а также продукция химической промышленности (2,8 млн тонн, 13%). Рост экспортных перевозок каменного угля будет невелик, и к 2030 г. объемы перевозок угольной продукции составят около 1,6 млн тонн.

4.7. Автодорожный маршрут ЕАТС 9

Меридиональный автодорожный маршрут ЕАТС 9 связывает российский Новосибирск и Урумчи в СУАР через территорию Монголии (рисунок 28). В перспективе возможно создание полноценного автодорожного маршрута (азиатской автомагистрали АН4) в направлении север — юг, который соединит Западную Сибирь, Алтай, Западную Монголию, СУАР с Пакистаном и портом Карачи на побережье Индийского океана.

На территории России маршрут протяженностью 962 км полностью совпадает с автодорогой федерального значения Р256 «Чуйский тракт». Дорога имеет твердое покрытие на всем протяжении. Одной из основных инфраструктурных проблем развития данного маршрута долгое время являлось неудовлетворительное состояние ряда участков на территории Монголии, не имеющих твердого покрытия.

На Третьей встрече министров транспорта ЭСКАТО ООН в декабре 2016 г. было подписано трехстороннее соглашение о развитии маршрутов АН3 и АН4, соединяющих Россию, Монголию и Китай.

В ноябре 2022 г. в Монголии были завершены работы по реконструкции и новому строительству ряда участков трассы АН4, что сделало возможным сквозной проезд для грузового коммерческого транспорта. Реализованный проект стал одним из крупнейших для Монголии и финансировался за счет средств национального бюджета, кредита правительства Китая и гранта Азиатского агентства по развитию.

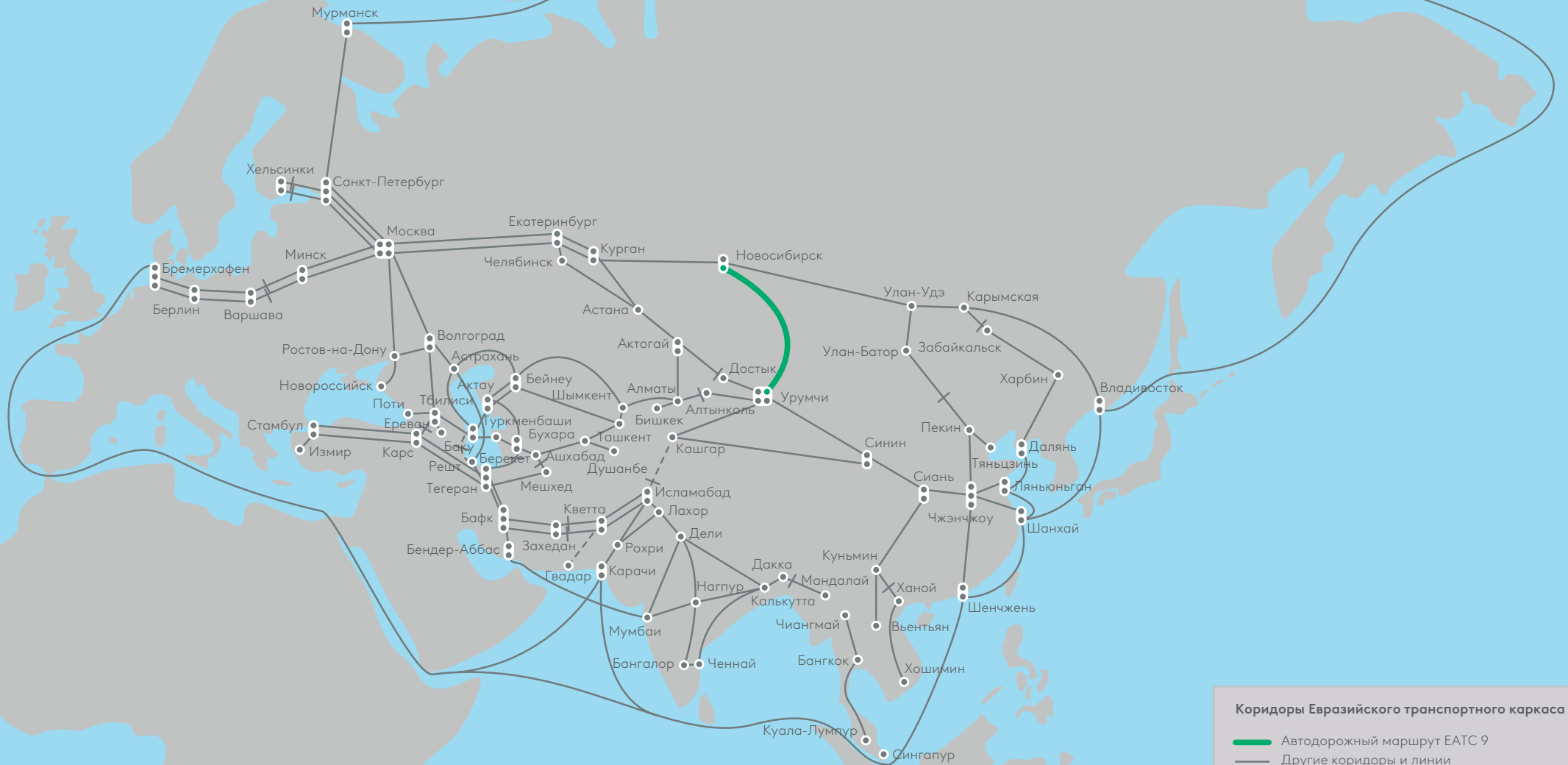
30 октября 2022 г. в провинции Баян-Олг был сдан в эксплуатацию МАПП Цагааннуур (со стороны России МАПП Ташанта). 2 февраля 2023 г. началась работа свободной зоны в районе МАПП Цагааннуур.

В сентябре 2023 г. завершился демонстрационный автопробег девяти грузовых автопоездов (по три от каждой страны) по маршруту Урумчи – Такешикан (КНР) – Ярантай – Уланбайшинт (Монголия) – Горно-Алтайск – Барнаул – Новосибирск, подтвердивший техническую возможность осуществления коммерческих международных автоперевозок между тремя странами.

Ключевым преимуществом маршрута является существенное сокращение времени и расстояния перевозок между пунктами в Западной Сибири и на Алтае и пунктами в Западном Китае.

Новые возможности использования данного маршрута для организации автоперевозок в Пакистан по автомагистрали АН4 (автодорожный маршрут ЕАТС 9 и далее по коридору СРЕС) появились после заключения нового межправительственного соглашения о международном автомобильном сообщении между Российской Федерацией и Исламской Республикой Пакистан (подписано 16 ноября 2022 г., вступило в силу 11 сентября 2023 г.). Преимуществом соглашения является возможность осуществлять международные автоперевозки с третьими странами, с которыми Россия и Пакистан также имеют двусторонние соглашения о международном автомобильном сообщении.

↓ Рисунок 28. Автодорожный маршрут EATC 9
Россия — Монголия — Китай



Коридоры Евразийского транспортного каркаса

- Автодорожный маршрут EATC 9
- Другие коридоры и линии
- Транспортный узел стыковки коридоров
- ⊥+— Пункт пересечения границы
- - - - - Строящиеся участки
- Линии в процессе переговоров

4.8. Перспективные коридоры и маршруты

Евразийский транспортный каркас находится в постоянном развитии. Помимо проектов модернизации, реконструкции и усиления инфраструктуры действующих коридоров и маршрутов Евразийского транспортного каркаса, страны региона рассматривают проекты новых коридоров, маршрутов и их ответвлений, которые будут создавать новые возможности для обеспечения транспортных и логистических связей.

В настоящем докладе кратко обозначены лишь несколько проектов, которые способны существенно повысить транспортную связанность в регионе. Некоторые из них относятся к трансграничным. Возможным механизмом их реализации может стать трансграничное ГЧП.

Проект строительства железной дороги Аягоз — Бахты и третьего железнодорожного пограничного перехода между Казахстаном и Китаем

Проект направлен на существенное повышение пропускной способности Центрального евразийского коридора за счет строительства нового железнодорожного участка от станции Аягоз, расположенной на линии Алматы – Актогай – Семей – Локоть, до пункта Бахты на границе Казахстана и Китая. В дополнение к уже действующему автомобильному пункту пропуска Бахты должен быть построен новый ЖДПП (рисунок 29).

↓ Рисунок 29. Проект строительства новой железной дороги Аягоз — Бахты

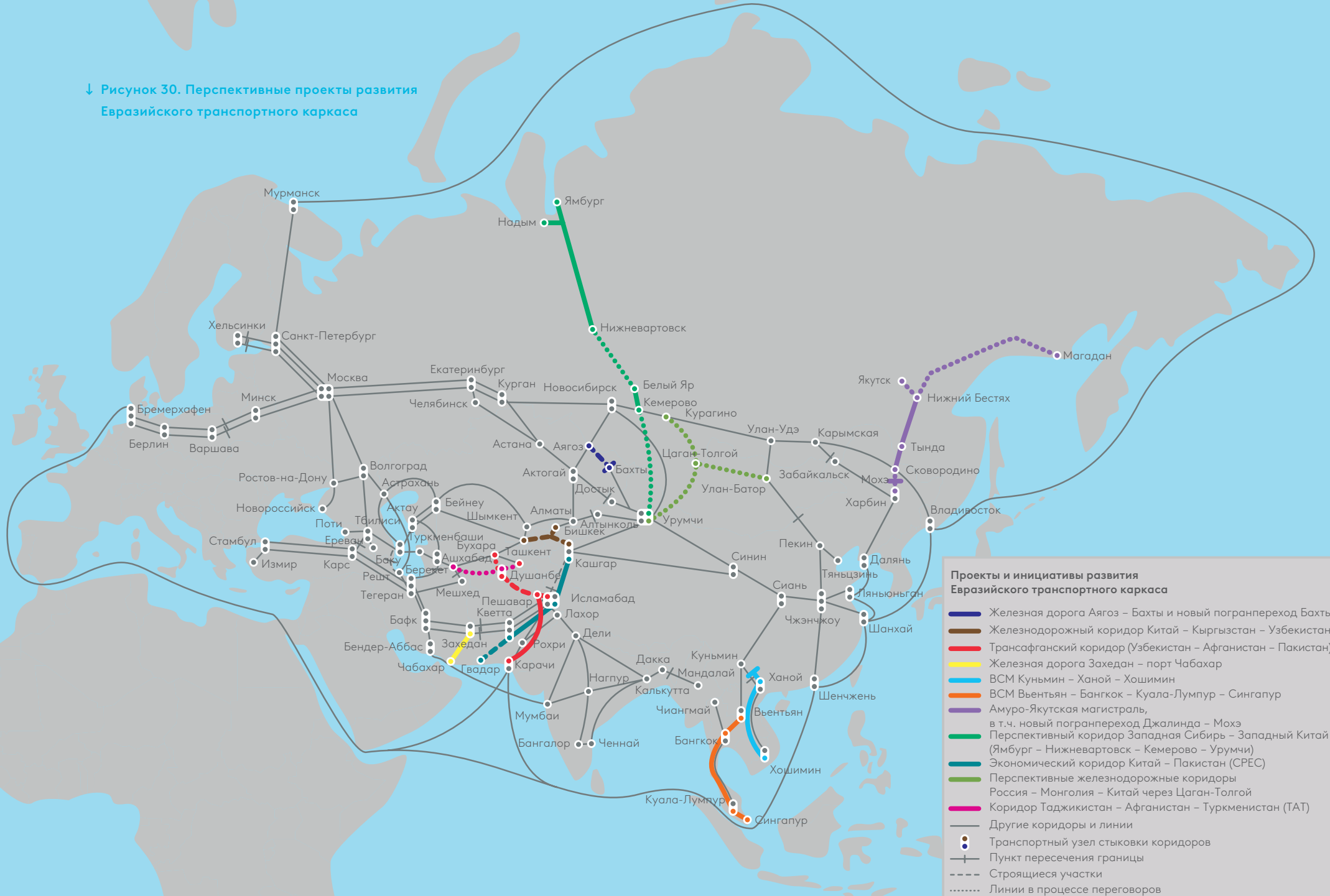


Источник: ЕАБР.

Протяженность новой линии в соответствии с ТЭО, разработанным на грантовые средства Фонда технического содействия ЕАБР, составляет 272 км¹⁵.

¹⁵ В соответствии с данными, представленными в презентации АО «НК «КТЖ» на Четвертом железнодорожном съезде (15 декабря 2023 г.).

↓ Рисунок 30. Перспективные проекты развития Евразийского транспортного каркаса



Предусмотрено строительство однопутной железнодорожной линии и открытие межгосударственного ЖДПП Бахты с необходимыми железнодорожными инфраструктурными объектами.

Через пять лет после начала эксплуатации предусматривается строительство сплошного второго пути с дополнительным путевым развитием на отдельных пунктах, а также строительство дополнительных путей и перегрузочных терминалов на станции Бахты с необходимыми железнодорожными объектами.

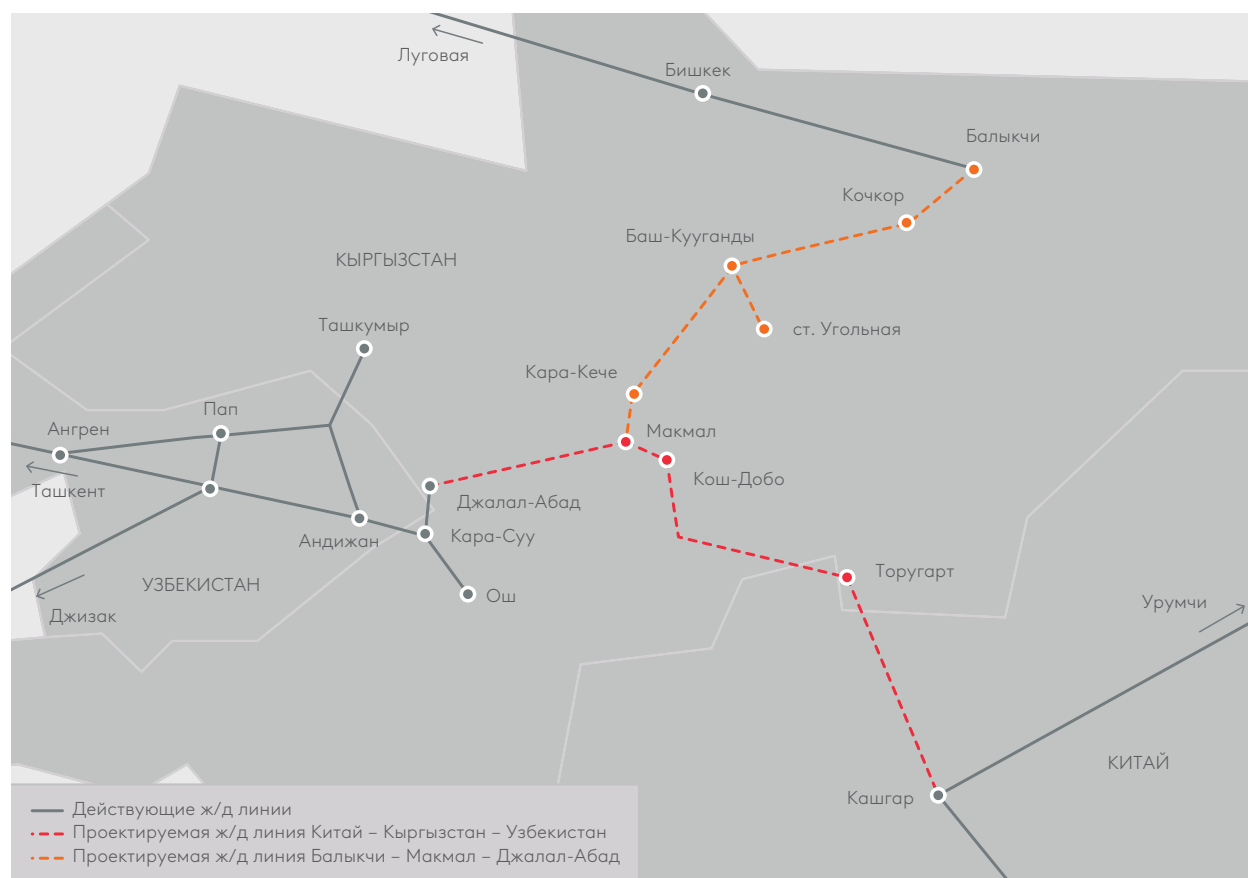
Основными результатами реализации проекта станут повышение пропускной способности ЖДПП на границе Казахстана и Китая на 20 млн тонн в год, существенное увеличение возможностей для развития контейнерных сервисов на направлениях Китай – ЕАЭС – Китай и Китай – Европа – Китай.

Проект строительства железнодорожной магистрали Китай — Кыргызстан — Узбекистан

Цель проекта — соединение железнодорожных систем Китая, Кыргызстана и Узбекистана и организация прямого пассажирского и грузового сообщения между тремя странами.

В ходе переговоров в качестве основного выбран следующий маршрут (рисунок 31): Кашгар (Китай) – Торугарт – долина Арпа – Макмал – Джалал-Абад – Кара-Суу – Андижан (Узбекистан).

↓ Рисунок 31. Проект строительства железнодорожной магистрали Китай — Кыргызстан — Узбекистан



Источник: ЕАБР.

Протяженность железнодорожных линий в общей сложности составит 523 км — 213 км пройдет по территории Китая, 260 км — по Кыргызстану, 50 км — в Узбекистане.

Предусмотрено строительство 90 тоннелей, развязок, мостов, участковых и перегрузочных железнодорожных станций.

Потенциал грузоперевозок оценивается от 7 до 13 млн тонн в год. Строительство может занять от шести до восьми лет.

Идея проекта появилась в 1996 г., но до последнего времени не было консенсуса среди стран региона относительно его реализации. Проект имеет высокую стоимость — ориентировочно 3–5 млрд долл.

Дополнительным фактором выступает несовместимость стандартов колеи, используемых в Китае (1435 мм) и Кыргызстане и Узбекистане (1520 мм), поэтому ключевым вопросом на переговорах между сторонами был выбор месторасположения перевалочной станции для перестановки колесных пар и перегрузки грузов и контейнеров (а также для проведения иных операций — по взвешиванию грузов, формированию и расформированию поездов, смене локомотивов, сортировке контейнеров и др.).

В случае реализации новая линия войдет в состав трансконтинентального евразийского маршрута, связывающего Китай, Центральную Азию, Ближний Восток, Турцию и Европу за счет стыковки с МТК «Север – Юг» и ТРАСЕКА в Туркменистане. Новый маршрут не является конкурентом российскому Транссибу и железнодорожному коридору из Китая через Казахстан, поскольку ориентирован на другие целевые рынки, предусматривает большое количество стран транзита, необходимость многократной перевалки грузов и т. д.

Вместе с тем проект позволит переключить часть внешнеторговых и транзитных грузопотоков с автомобильного транспорта на железную дорогу, поскольку в настоящее время практически вся торговля Кыргызстана и в значительной степени торговля Узбекистана с Китаем осуществляется посредством автомобильного транспорта.

Преимущества проекта для Кыргызстана: решение проблем транспортного тупика, увеличение транзитных доходов, а также развитие внутренней транспортной связанности северных и южных регионов страны. Кроме того, новый трансграничный коридор позволит осуществлять контейнерные перевозки между Китаем и Узбекистаном по кратчайшему расстоянию.

Трехстороннее межправительственное соглашение о сотрудничестве в совместном продвижении проекта железной дороги «Китай – Кыргызстан – Узбекистан» было подписано 6 июня 2024 г. в Пекине.

Проект строительства Трансафганского коридора (железнодорожной магистрали Узбекистан – Афганистан – Пакистан)

Цель проекта — соединение железнодорожных систем Узбекистана, Афганистана и Пакистана, а также создание прямого железнодорожного выхода из стран Центральной Азии к пакистанским портам на берегу Индийского океана (рисунок 32).

В ходе переговоров обсуждается маршрут Термез (Афганистан) – Мазари-Шариф – Логар (Афганистан) – Харлачи (пограничный переход между Афганистаном и Пакистаном) – Торхам (Пакистан) с дальнейшим выходом на существующую железнодорожную сеть Пакистана через Пешавар и Рохри к международному торговому порту Карачи.

Предполагается, что на всей территории Афганистана новая железнодорожная магистраль будет иметь колею 1520 мм. Смена колеи будет осуществляться в новом афганско-пакистанском ЖДПП.

Протяженность новых участков от Мазари-Шарифа до Торхама составит около 760 км. Стоимость проекта оценивается сторонами в 4,8 млрд долл.



← Рисунок 32. Проект строительства Транс-афганского коридора (железнодорожной магистрали Узбекистан – Афганистан – Пакистан)

Источник: ЕАБР.

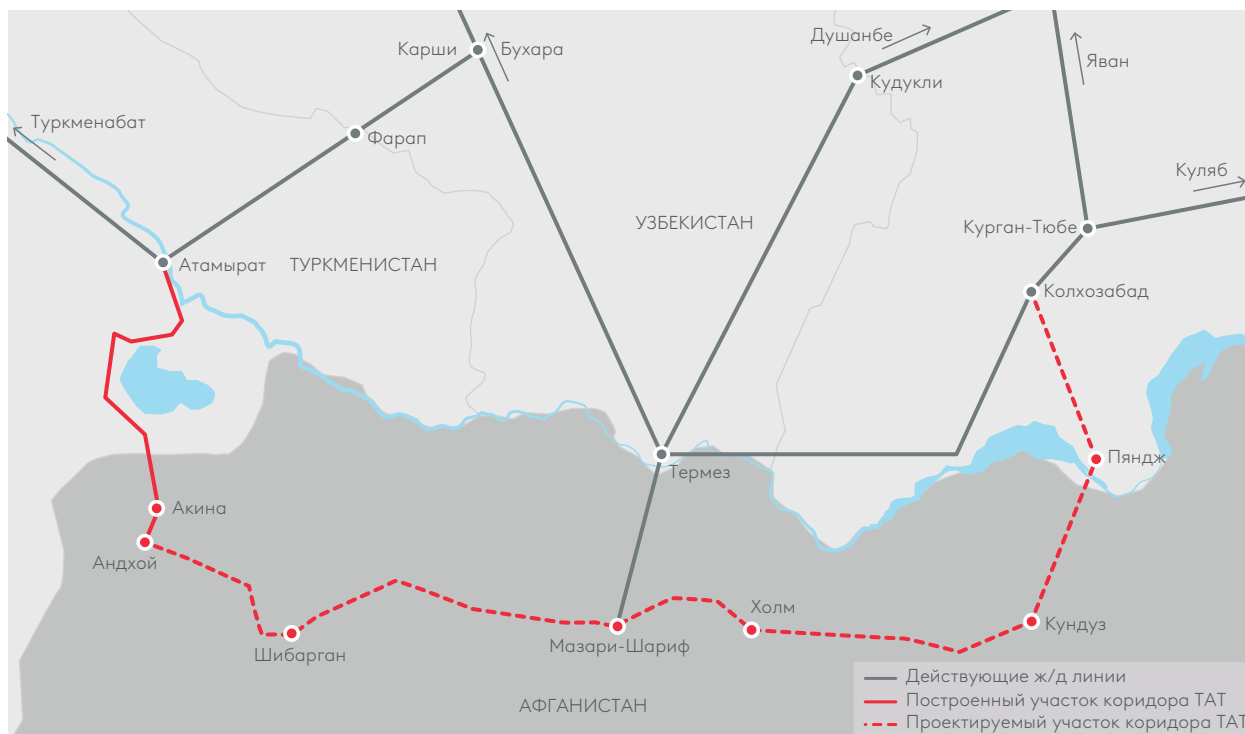
Проект находится на самой начальной стадии — сторонами согласован маршрут. Потребуется обследование местности, по которой пройдет железная дорога, разработка ТЭО, выбор подрядчика, определение механизмов финансирования и реализации проекта. С учетом характера проекта одним из возможных вариантов его реализации может стать трансграничное ГЧП.

Среди сложностей, с которыми предстоит столкнуться при реализации проекта, — горный рельеф местности в Афганистане, неурегулированность вопросов афгано-пакистанского сотрудничества, необходимость модернизировать железные дороги Пакистана для пропуска новых грузопотоков и обеспечивать безопасность на территории вдоль нового коридора и др.

Железнодорожный коридор Таджикистан – Афганистан – Туркменистан

Проект новой железнодорожной магистрали Таджикистан – Афганистан – Туркменистан (ТАТ) должен связать Душанбе, Пяндж, Мазари-Шариф и Ашхабад по северу Афганистана. Меморандум о строительстве железной дороги был подписан 20 марта 2013 г. в Ашхабаде президентами Туркменистана, Афганистана и Таджикистана (рисунок 33).

↓ Рисунок 33. Проект железнодорожного коридора ТАТ



Источник: ЕАБР.

В июне 2013 г. в туркменском Атамырате главы трех государств торжественно запустили строительство новой магистрали.

Протяженность новых участков железной дороги составляет 650 км, в том числе по территории Туркменистана — 150 км, Афганистана — 450 км, Таджикистана — 50 км.

Новая железная дорога будет иметь ширину колеи 1520 мм — с учетом того, что Таджикистан и Туркменистан входят в «пространство 1520».

Проектирование и строительство к настоящему моменту выполнены только в Туркменистане. В 2016 г. был введен в эксплуатацию участок Атамырат – Имамназар (Туркменистан) – Акина (Афганистан), ставший первой очередью проекта ТАТ.

В сентябре 2022 г. Таджикистан обратился в Корейское агентство международного сотрудничества (KOICA) по вопросу привлечения южнокорейских инвестиций для реализации проекта ТАТ. Ожидается, что специалисты из Республики Корея проведут предварительные работы, необходимые для подготовки ТЭО строительства железной дороги Джалолитдин – Балхи – Джайхун – Пянджи – Пойон протяженностью 50 км на территории Таджикистана, включая мост через реку Пяндж протяженностью 1 км.

Информация о проведении каких-либо работ на территории Афганистана пока отсутствует.

Реализация проекта ТАТ позволит открыть новый транзитный коридор между Центральной Азией и Афганистаном. Железная дорога может стать составляющей Лазуритового коридора, соединяющего Афганистан, Туркменистан, страны Южного Кавказа и Турцию.

Для Таджикистана новый коридор станет кратчайшим и сквозным коридором для доставки грузов в Иран, Турцию и на мировые рынки.

Проект Амуро-Якутской магистрали и ее продления в Китай

На Форуме BRI в Пекине в 2023 г. российская сторона представила проект создания нового железнодорожного коридора, который свяжет Якутию и, потенциально, порт Магадан с железнодорожной сетью Китая (рисунок 34).

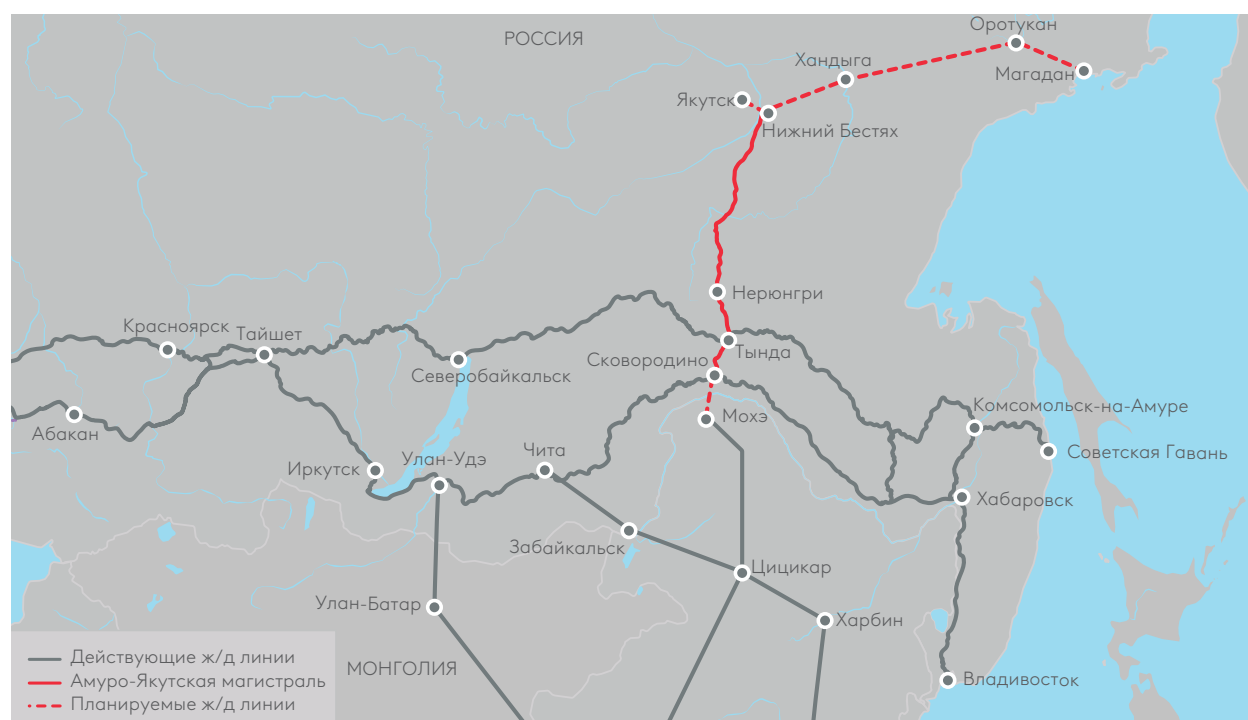
Для создания нового коридора необходимо достроить участок между станциями Сковородино на Транссибе (Северный евразийский коридор) и Мохэ в Китае с последующим выходом по существующей железной дороге на Харбин. Предполагаемым ЖДПП должен стать населенный пункт Джалинда, где уже расположен одноименный МАПП и проходит автодорога. Потребуется также строительство нового железнодорожного моста через реку Амур.

От станции Сковородино уже действует железная дорога Сковородино — Тында — Нижний Бестях, соединяющая БАМ и Транссиб с Якутском (проектируется строительство железнодорожного моста через реку Лена для соединения Якутска со станцией Нижний Бестях).

На последующем этапе может быть рассмотрено строительство (продление) железной дороги от Якутска до Магадана протяженностью 1900 км.

В настоящее время проект находится в стадии проработки. ТЭО строительства новой железной дороги, нового моста и российско-китайского ЖДПП Джалинда/Мохэ по состоянию на март 2024 г. не разработано.

↓ Рисунок 34. Проект Амуро-Якутской магистрали с предполагаемыми продлениями до Магадана и перспективным новым российско-китайским ЖДПП между Сковородино и Мохэ



Источник: ЕАБР.

Новый коридор станет кратчайшим путем для экспорта российского угля, а также иных полезных ископаемых из Якутии и прилегающих регионов в северо-восточные регионы Китая. Реализация проекта сможет значительно разгрузить Восточный полигон от перевозок угля в направлении портов Дальнего Востока.

Новые железнодорожные коридоры Россия – Монголия – Китай

Планом реализации Стратегии социально-экономического развития Сибирского федерального округа до 2035 г., утвержденной Распоряжением Правительства Российской Федерации от 16 октября 2023 г. № 2846-р, предусмотрено проведение работ по обновлению проектов создания двух новых железнодорожных коридоров:

- Северного (Курагино-Кызыл – Цаган Толгой – Эрдэнэт – Замын Уде – Эрлянь – Чжанцзякоу – Пекин – Тяньцзянь) и
- Западного (Курагино – Кызыл – Цаган Толгой – Кобдо – Такешкен – район Хами – Чанцзи – Урумчи).

↓ Рисунок 35. Проекты новых железнодорожных коридоров Россия – Монголия – Китай



Источник: ЕАБР.

Цели обоих проектов: создание новых транзитных железнодорожных коридоров и разгрузка Восточного полигона за счет переключения перевозок угля, развитие транспортных связей сибирских субъектов Российской Федерации и регионов Западного Китая, стимулирование развития регионов России, Монголии и Китая, через которые планируется провести новые железные дороги.

Основу грузовой базы новых коридоров в экспорте должны составить сырьевые товары, в первую очередь уголь. В импортном направлении значительную роль могут сыграть машины и оборудование и контейнеризированные грузы.

ТЭО проектов (за исключением участка Курагино – Кызыл) еще не разрабатывалось.

Существует три основных вызова, которые необходимо преодолеть при реализации проектов создания новых железнодорожных коридоров Россия – Монголия – Китай.

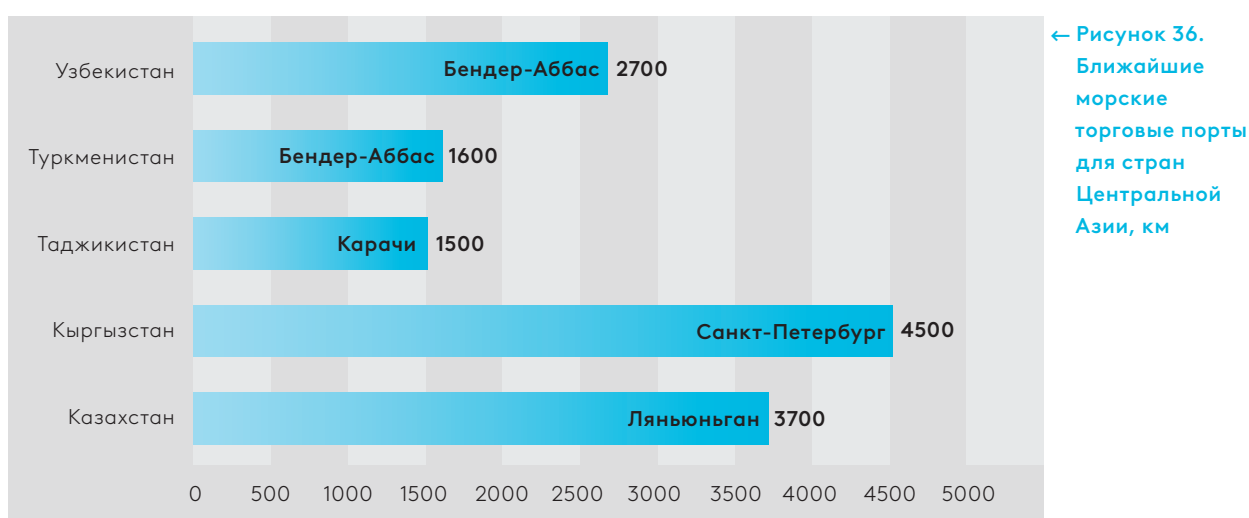
Первый связан с особым рельефом местности, наличием национальных парков и заповедных зон, что усложнит проектирование новых железнодорожных линий.

Второй вызов — необходимость достигнуть согласия трех участвующих стран: России, Монголии и Китая, по территории которых пройдут коридоры. Такое согласие может быть закреплено в трехстороннем межправительственном соглашении.

Третий вызов — поиск инвестиций на реализацию проекта. Важной задачей должен стать поиск частных инвестиций — помимо государственных средств.

5. ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ В ЕВРАЗИЙСКОМ ТРАНСПОРТНОМ КАРКАСЕ

Евразийский транспортный каркас играет ключевую роль в повышении торговой, экономической, социальной и транспортной связанности Центральной Азии. Через участие в Евразийском транспортном каркасе страны региона решают свои задачи по упрощению доступа к морским портам и товарным рынкам. Развитие мультимодальных транспортных и транзитных коридоров для стран Центральной Азии — безальтернативное решение, в первую очередь в силу значительных расстояний до ближайших морских портов (рисунок 36).



Источник: ЕАБР.

Однако кратчайшее расстояние не всегда является для стран региона гарантией обеспечения стабильных грузопотоков. Кратчайший автомобильный маршрут из Душанбе в порт Карачи (Пакистан) проходит через территорию Афганистана, и перевозки по нему сопряжены с различными сложностями, в том числе по пересечению афгано-пакистанской границы.

Высокие транспортные издержки, обусловленные большими расстояниями и достигающие, по данным ЮНКТАД, 60% стоимости импортируемых товаров (UNCTAD, 2021), ограниченный доступ к международным рынкам, слабая транспортная связанность внутри самого региона — все это сдерживающие факторы для устойчивого социально-экономического развития.

Приоритетное развитие в большинстве стран Центральной Азии получил автомобильный транспорт, чему способствовало динамичное строительство автодорожной сети в регионе и открытие новых международных маршрутов. В частности, автотранспорт играет решающую роль в международных грузоперевозках в Кыргызстане и Таджикистане. Значительна его роль и во внешней торговле Узбекистана и Туркменистана.

Невзирая на недостаток средств в национальных бюджетах и во многом благодаря кредитам и грантам международных банков развития, за последние два десятилетия в регионе был достигнут существенный прогресс в строительстве и модернизации транспортной инфраструктуры, в том числе входящей в сеть Азиатских шоссейных дорог (АШД), коридоров ЦАРЭС (рисунок 37), МТК ТРАСЕКА и МТК «Север – Юг».

↓ Рисунок 37. Железнодорожные коридоры ЦАРЭС в Центральной Азии



Источник: ЦАРЭС.

Ключевые автомобильные проекты в Казахстане: строительство участка МТК ТРАСЕКА Бейнеу – Шалкар – Ыргыз (648 км, 2025–2028 гг.) и автодороги Актобе – Уральск – Самара (523 км, 2025–2030 гг.). Проходящий через Казахстан новый международный маршрут Европа – Западный Китай стал первой в Центральной Азии полностью соответствующей международным стандартам скоростной автомагистралью, связывающей Китай, Казахстан и Россию.

Основные проекты, реализация которых закончена или продолжается в Кыргызстане: строительство альтернативной северо-южной магистрали, реконструкция дорог Бишкек – Ош, Тюп – Кеген, Бишкек – Нарын – Торугарт, Кочкор – Арал, Ош – Баткен – Исфана – Худжанд. Продолжается строительство международных автодорог Балыкчи – Каракол и Тюп – Кеген.

В Таджикистане за последние 30 лет объем инвестиций в развитие дорожной сети превысил 1,8 млрд долл. Реконструировано более 2,1 тыс. км международных и 1 тыс. км внутренних автодорог, 31 км тоннелей, 240 мостов. Построены и реконструированы автомагистрали Куляб – Хорог – Кульма – Карокурум (Шохон – Зигар и Шкев – Зигар), Душанбе – Курган-Тюбе – Куляб, Душанбе – Чанак, Вахдат – Чиргатол – Сариташ (граница с Кыргызской Республикой), Душанбе – Турсунзаде (граница с Узбекистаном), Айни – Пенджикент (граница с Узбекистаном), Восе – Ховалинг, Худжанд – Исфара. Открыты новые туннели Озоди, Истиклол, Шахристон и Чормагзак.

В Туркменистане модернизируется и строится сеть автомагистралей протяженностью 13,7 тыс. км (Винокуров и др., 2022а). Введены в эксплуатацию 118 мостов. Ведутся строительные работы на автомагистрали Туркменбаши – Ашхабад (564 км). В 2019 г. объявлено строительство 600 км участка включенной в сеть АШД автомагистрали Ашхабад – Туркменабад (недалеко от границы с Узбекистаном), которое планируется осуществить к 2030 г. Запланированная к строительству скоростная автомагистраль Туркменбаши – Гарабогаз – граница с Казахстаном с мостом через залив Гарабогазгол (298 км, из них 225 км на территории Туркменистана) должна войти в состав Восточного автодорожного маршрута МТК «Север – Юг».

К крупным проектам, реализованным в Узбекистане, относятся: реконструкция 77 км участка Карши – Китаб на трассах А380 и М39; расширение участка дороги в 75 км коридора ЦАРЭС 2 между городами Пунган и Мананган и др. Узбекистан рассматривает возможность реконструкции и развития автомагистрали протяженностью 920 км из Узбекистана в Китай через Кыргызстан (Андижан – Ош – Иркештам – Кашгар). Грузоперевозки по этой автодороге осуществляются с февраля 2018 г. и имеют важное значение для всей Центральной Азии.

Однако дальнейшее эффективное развитие международных автомобильных перевозок в Центральной Азии во многом будет зависеть от ликвидации многочисленных барьеров, которые увеличивают транспортные и временные издержки и, тем самым, ограничивают торговлю, о чем свидетельствуют результаты различных международных исследований, таких как NELTI (IRU, NEA, 2010). Меры по совершенствованию мягкой инфраструктуры, в том числе направленные на развитие международных автомобильных перевозок в Центральной Азии, рассмотрены в главе 9 доклада.

Во всех государствах Центральной Азии придается стратегическое значение развитию железных дорог. Ранее объемы перевозок грузов внутри региона, за исключением Казахстана, были относительно невелики. В настоящее время создаются новые железнодорожные маршруты и контейнерные сервисы, которые позволят бизнесу лучше интегрироваться в глобальные цепочки поставок.

В Казахстане идет строительство вторых главных путей на участке Достык – Мойынты (836 км, 2022–2025 гг.). Это позволит увеличить пропускную способность в пять раз с 12 до 60 пар грузовых поездов в сутки. Начато строительство железнодорожной линии Дарбаза – Мактаарал (152,3 км, 2023–2026 гг.). Новая линия позволит увеличить объем перевозок грузов между Казахстаном и Узбекистаном на 10–14 млн тонн в год (в 2023 г. объем перевозок составил 31 млн тонн). Строительство железнодорожной линии в обход Алматы (73 км, 2023–2025 гг.) позволит снизить нагрузку на Алматинский узел на 40% и увеличит скорость перевозок в 2 раза. Начаты работы по проектированию новой железнодорожной линии Аягоз – Бахты (272 км, 2024–2027 гг.), которая станет третьим соединением железнодорожных сетей Казахстана и Китая и значительно повысит транзитный потенциал страны. Планируется также обновление подвижного состава, в том числе за счет организации собственного производства.

Чтобы решить проблему фрагментарности железнодорожной сети Кыргызстана, планируется объединение обособленных северного и южного участков. Это станет возможным после реализации двух проектов — строительства железной дороги Балыкчи – Кочкор – Кара-Кече – Макмал – Джалал-Абад, а также строительства трансграничного железнодорожного коридора Китай – Кыргызстан – Узбекистан.

В Таджикистане в 2016 г. введена в эксплуатацию железная дорога Душанбе – Курган-Тюбе, включающая три тоннеля и восемь мостов. Вместе с тем соединение северного участка железной дороги с центральным и южными участками остается возможным только через территорию Узбекистана. Одним из крупных проектов должен стать коридор ТАТ, который соединит Таджикистан, Афганистан и Туркменистан и обеспечит Таджикистану альтернативный выход на Иран, Турцию и страны Южного Кавказа.

В Туркменистане реализовано несколько важных проектов по расширению железнодорожной сети длиной 5188 км. В 2014 г. завершено строительство ветки в 700 км между

городом Серхетяк на границе с Казахстаном и городом Акяйла на границе с Ираном. К 2016 г. сдан в эксплуатацию участок в 85 км между городом Керки (Атамырат) и поселком Ымамназар на границе с Афганистаном. В 2017 г. реконструирована железнодорожная линия Серхетабат (Туркменистан) – Тургунди (Афганистан) протяженностью 13 км. В планах — электрификация основных магистральных участков протяженностью 2 тыс. км.

Из 6950 км общей протяженности железных дорог Узбекистана 1200 км — новые линии, построенные за последние 30 лет. К реализованным проектам относятся: линия Навои – Учкудук – Султон – Увайс – Тог-Нукус протяженностью 700 км; железнодорожный мост через реку Амударья протяженностью 681 м; линия Таш – Гозар – Байсун – Кумкургон протяженностью 223 км. Кроме того, модернизировано и реконструировано более 3800 км железных дорог, электрифицировано почти 1100 км (UNESCAP, 2022). К последним проектам относится электрификация новой 124-километровой железнодорожной линии Пап – Ангрэн, которая соединяет три области в Ферганской долине с остальной частью страны в обход Таджикистана. Расширение железнодорожной сети позволило осуществлять внутренние перевозки без транзита через приграничные районы соседних Таджикистана и Туркменистана. Реализация проекта Трансафганского коридора позволит создать выход через Афганистан к морским портам Карачи и Гвадар в Пакистане, в том числе путем его стыковки с коридором СПЕС.

Развитие МТК и повышение транспортной связанности, привлечение контейнерного транзита, обеспечение устойчивой «зеленой» мобильности и снижение транспортных издержек экономики — все это приоритеты как национальных стратегий, так и двустороннего и многостороннего сотрудничества стран Центральной Азии. В фокусе усилий также создание альтернативных маршрутов, которые позволят диверсифицировать возможности каждого из государств. Казахстан является наиболее активным участником всех осуществляемых международных программ и инициатив по развитию транзитного потенциала на направлениях восток – запад и север – юг и добивается статуса евразийского центра перевозок и логистики. Приоритеты по реализации транспортного и транзитного потенциала Казахстана включены в Стратегию-2050 (принята в 2012 г.), а также в Государственную программу инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2020–2025 гг. (утверждена в 2019 г.). В соответствии с Комплексным планом развития морской инфраструктуры Республики Казахстан на 2024–2028 гг. (утвержден в апреле 2024 г.) предусмотрены создания контейнерного хаба на базе портов Актау и Курык, создание зерновых терминалов, приобретение новых морских судов. Разрабатываются Программа развития железнодорожного транспорта Республики Казахстан до 2029 г. и Программа контейнеризации грузов и контейнерных перевозок в Республике Казахстан.

Среди ключевых транспортных коридоров, в которых активно задействован Казахстан, следует выделить ТМТМ, который обеспечивает связанность Казахстана со странами Южного Кавказа и Турцией. О приоритетах развития ТМТМ и увеличении объемов перевозок по нему до 10 млн тонн Президент Республики Казахстан К.-Ж. Токаев заявил на встрече с Президентом Азербайджана И. Алиевым в марте 2024 г.

На новый уровень выходит сотрудничество Казахстана и Узбекистана. Ведется работа по созданию высокоскоростной пассажирской магистрали Туркестан – Шымкент – Ташкент, по строительству железнодорожной линии Дарбаза – Мактаарал – Джизак, по модернизации пунктов пропуска. Страны договорились о начале строительства автомобильной и железной дорог Кызылорда – Учкудук с 2025 г. Казахстан заинтересован в участии Узбекистана в развитии маршрута ТМТМ, а также коридора «Север – Юг», который позволит увеличить объемы перевозок на рынки Южной Азии.

В Кыргызстане реализуется национальная программа социально-экономического развития на 2018–2040 гг., призванная обеспечить свободу перемещения населения и вывести страну из транспортного тупика.

Приоритеты развития транспортного сектора Таджикистана зафиксированы в Национальной программе социально-экономического развития до 2030 г. С учетом своих географических особенностей Таджикистан стремится преодолеть территориальную замкнутость и максимально диверсифицировать маршруты перевозок на внешние рынки.

Приоритеты развития транспортного сектора Туркменистана содержатся в Национальной программе социально-экономического развития в 2019–2025 гг. Туркменистан реализует задачу по превращению страны в транспортно-коммуникационный центр на направлениях восток – запад и север – юг. Реализуются масштабные проекты по модернизации действующих и строительству новых автомобильных и железных дорог, обновлению и расширению материально-технической базы гражданской авиации, судоходства. Туркменистан стал инициатором принятия в 2014–2023 гг. шести резолюций Генеральной Ассамблеи ООН по устойчивому транспорту.

Стратегия развития транспортной системы Республики Узбекистан на период до 2035 г. уделяет особое внимание обеспечению транспортной связанности регионов страны и формированию транспортных коридоров, которые должны обеспечить для экспортируемых грузов выходы к морским портам третьих стран и связать страну с Китаем, Россией, Афганистаном, Ираном, Туркменистаном, Турцией и Индией.

Международные программы и инициативы по повышению торгово-транспортной связанности играют важную, подчас системообразующую роль в развитии транспорта и торгово-экономического сотрудничества в Центральной Азии. К числу таких программ относятся:

- ЦАРЭС, в рамках которого развиваются шесть региональных транспортных коридоров, а общий объем инвестиций в систему транспорта, торговую и транспортную связанность превысил 31,5 млрд долл.;
- программа ООН СПЕКА, запущенная в конце 1990-х гг. по инициативе Казахстана и при участии ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН;
- «Один пояс, один путь» — масштабный проект транспортной, торговой и экономической связанности, реализуемый Китаем.

Содействие развитию транспортных коридоров и маршрутов на территории стран Центральной Азии оказывают многие международные организации, среди которых ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН, ЮНКТАД, UN OHRLLS, ОЭС, ЕЭК, МПК ТРАСЕКА, ОСЖД, МСАТ, а также многосторонние банки развития, среди которых Всемирный банк, АБР, ИБР, ЕБРР, ЕАБР и др.

Центральная Азия находится на перекрестке ключевых сухопутных транспортных артерий, исторически выступающих связующими путями между востоком и западом, севером и югом и представляющих в настоящее время основу Евразийского транспортного каркаса.

Уникальность Евразийского транспортного каркаса заключается в возможностях стыковки МТК, проходящих через Центральную Азию, что порождает многовариантные возможности логистики для стран региона. В частности, МТК «Север – Юг» сопрягается в Центральной Азии с МТК ТРАСЕКА, ТМТМ, Лазуритовым коридором и др. Это создает возможности для использования преимуществ и выгод транспортно-логистического и транзитного перекрестка ([Винокуров и др., 2022b](#)).

Одновременно с развитием транспортной инфраструктуры страны региона должны направлять значительные усилия на оптимизацию «мягкой» (нематериальной) инфраструктуры — гармонизировать регулирование перевозок и упростить процедуры пересечения границ (например, в отношении таможенного транзита и пограничного контроля), а также содействовать цифровизации транспорта и транзита.

6. РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ И МАРШРУТОВ В ЕВРАЗИЙСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ СОЮЗЕ

Создание и развитие евразийских транспортных коридоров, реализация и развитие транзитного потенциала в рамках Союза, координация развития транспортной инфраструктуры, создание логистических центров и транспортных организаций, обеспечивающих оптимизацию процессов перевозок, являются основными приоритетами скоординированной (согласованной) транспортной политики, проводимой в ЕАЭС в соответствии со статьей 86 Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г.

Координация развития транспортной инфраструктуры осуществляется в рамках реализации основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств — членов ЕАЭС; Стратегических направлений развития евразийской экономической интеграции до 2025 г.; Плана мероприятий (дорожной карты) по реализации основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств — членов ЕАЭС; распоряжения Евразийского межправительственного совета (ЕМПС) о перечне приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств — членов ЕАЭС; распоряжения Коллегии ЕЭК об утверждении перечня евразийских транспортных коридоров и маршрутов; рекомендации Коллегии ЕЭК об общих подходах к вопросам цифровой логистики в ЕАЭС; рекомендации Коллегии ЕЭК о развитии транспортно-логистических центров в рамках ЕАЭС и других программных документов, принятых на площадке Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) — постоянно действующего регулирующего органа ЕАЭС.

В 2023 г. главы государств — участников ЕАЭС подписали декларацию «Евразийский экономический путь» о дальнейшем развитии экономических процессов в рамках Евразийского экономического союза до 2030 г. и на период до 2045 г. В соответствии с этим документом ключевым направлением действий на предстоящий период должно стать формирование общего транспортно-логистического пространства, включая координацию усилий стран по совместному развитию транспортно-логистической и цифровой инфраструктуры на международных транспортных коридорах в целях увеличения транзитных перевозок грузов, включая создание опорных транспортных хабов и логистических центров, увеличение пропускной способности существующих маршрутов.

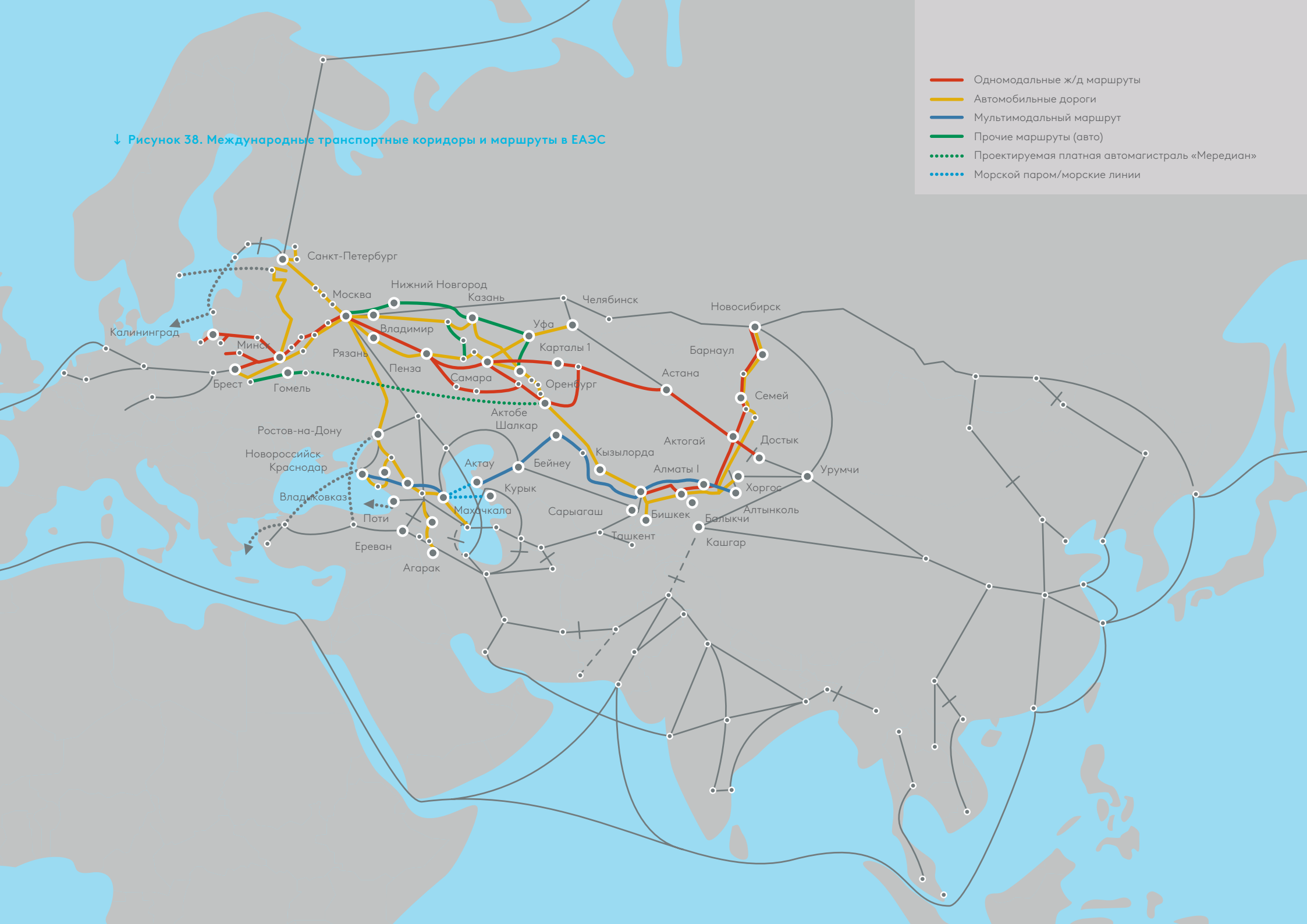
Распоряжением Коллегии ЕЭК от 05.12.2023 № 179 был принят Комплексный план развития евразийских транспортных коридоров. Документ содержит перечень из 10 практических мероприятий, направленных на развитие евразийских транспортных коридоров ЕАЭС, который был утвержден Распоряжением Коллегии ЕЭК от 26 октября 2021 г. № 175.

В перечне классифицированы следующие виды международных транспортных коридоров и маршрутов (рисунки 38):

- одномодальные железнодорожные маршруты (пять маршрутов);

↓ Рисунок 38. Международные транспортные коридоры и маршруты в ЕАЭС

- Одномодальные ж/д маршруты
- Автомобильные дороги
- Мультимодальный маршрут
- Прочие маршруты (авто)
- Проектируемая платная автомагистраль «Меридиан»
- Морской паром/морские линии



- Евразийский мультимодальный маршрут: граница Китайской Народной Республики – Алтынколь – Алматы I – Луговая – Арыс-1 – Сексеул – Шалкар – Бейнеу – морской порт Актау/Курык, далее на судне (пароме) до морского порта Махачкала и далее до морского порта Новороссийск (мультимодальный маршрут через морские порты Актау, Курык, Махачкала, Новороссийск) с автомобильным ответвлением Владикавказ – граница Грузии (в направлении границы Республики Армения) и далее до Еревана;
- ключевые международные автомобильные дороги по государствам – членам ЕАЭС.

↓ Таблица 27. Комплексный план развития евразийских транспортных коридоров ЕАЭС

Наименование мероприятия	Срок реализации
1. Выработка целевых индикаторов (показателей) развития евразийских транспортных коридоров (маршрутов)	2024–2025 гг.
2. Подготовка паспортов евразийских транспортных коридоров (маршрутов), в том числе определение формы паспорта евразийского транспортного коридора (маршрута), а также перечня сведений, необходимых для включения в паспорт	2024–2025 гг.
3. Разработка проекта требований к евразийским транспортным коридорам (маршрутам)	2024–2025 гг.
4. Определение мероприятий по развитию отдельных участков евразийских транспортных коридоров (маршрутов), выявление и устранение узких мест (по предложениям государств-членов)	2023–2024 гг.
5. Анализ результатов реализации мероприятий государств-членов по развитию железнодорожной, автодорожной и портовой инфраструктуры, входящей в евразийские транспортные коридоры (маршруты)	ежегодно
6. Анализ реализации приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств-членов, предусмотренных Распоряжением Евразийского межправительственного совета от 26 августа 2022 г. № 19	ежегодно
7. Анализ лучших международных практик применения новых технологий для развития международных транспортных коридоров (маршрутов), выработка позиций государств-членов по вопросам их применения для развития евразийских транспортных коридоров (маршрутов)	ежегодно
8. Выработка предложений по развитию и повышению эффективности функционирования евразийских транспортных коридоров (маршрутов), в том числе за счет внедрения цифровых решений и сервисов экосистемы цифровых транспортных коридоров Евразийского экономического союза	ежегодно
9. Подготовка карты евразийских транспортных коридоров (маршрутов)	2023 г.
10. Подготовка информации о реализации настоящего комплексного плана в составе доклада о создании и развитии транспортной инфраструктуры на территориях государств-членов в направлениях восток – запад и север – юг, в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс – один путь», предусмотренного пунктом 7.4.1 плана мероприятий по реализации Стратегических направлений развития евразийской экономической интеграции до 2025 г., утвержденного Распоряжением Совета Евразийской экономической комиссии от 5 апреля 2021 г. № 4	ежегодно

Источник: Евразийская экономическая комиссия.

На заседании Евразийского межправительственного совета в Чолпон-Ате (Кыргызстан, 25–26 мая 2022 г.) был одобрен перечень приоритетных инфраструктурных транспортных проектов в странах ЕАЭС.

В него вошли проекты от всех стран Союза¹⁶. Например, программа дорожного коридора «Север – Юг» (4-я очередь) от Армении и реконструкция автомобильной дороги М-1/Е 30

¹⁶ Страны ЕАЭС согласовали инфраструктурные проекты в сфере транспорта. ЕЭК. <https://eec.eaeunion.org/news/stany-aees-soglasovali-infrastrukturnye-proekty-v-sfere-transporta/>

Брест (Козловичи) – Минск – граница Российской Федерации (Редьки) от Беларуси. От Казахстана в перечне – реконструкция казахстанских участков автомобильной дороги М-32, относящихся к международному транспортному маршруту Европа – Западный Китай. От Кыргызстана в перечне значится электрификация железнодорожного участка Луговая – Балыкчи. Строительство и модернизация российских участков автомобильных дорог, относящихся к международному транспортному маршруту Европа – Западный Китай, фигурирует в документе от Российской Федерации.

Первоначально перечень содержал семь проектов стран ЕАЭС в разной стадии реализации. При этом все они направлены на развитие евразийских транспортных коридоров и маршрутов, транзитного потенциала и транспортной инфраструктуры, которая входит в международные транспортные коридоры в направлениях восток – запад и север – юг, в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, один путь». В соответствии с Распоряжением ЕМПС от 02.02.2024 перечень приоритетных инфраструктурных транспортных проектов в странах ЕАЭС дополняется.

В частности, предполагается модернизация существующей железнодорожной инфраструктуры в Казахстане на участках Орск – Кандыагаш – Макат – Бейнеу – Болашак, Илецк-1 – Актобе, Челябинск – Тобол – Никельтау и Аксарайская – Макат, Шалкар – Бейнеу – Мангыстау, относящихся к МТК «Север – Юг». Также в перечень включен проект строительства железнодорожной линии Дарбаза – Мактаарал и вторых железнодорожных путей на участке Казалы – Арысь, относящихся к коридору Россия – страны Центральной Азии. Новые проекты от Кыргызской Республики – это строительство железной дороги Балыкчи – Кочкор – Кара-Кече – Макмал – Джалал-Абад и проект «Реконструкция северной объездной дороги города Бишкека».

Евразийская экономическая комиссия ведет работу по подготовке и обновлению Перечня узких мест (ограничений) транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов ЕАЭС в направлениях восток – запад и север – юг.

Большая работа, проделанная ЕЭК, касается цифровизации транспорта и транспортных коридоров.

Распоряжением Евразийского межправительственного совета от 8 июня 2023 г. № 12 принят план мероприятий развития электронного документооборота в морских пунктах пропуска государств – членов ЕАЭС на 2023–2025 гг. Цель этих мероприятий – полный переход на электронный документооборот и применение цифровых технологий в морских пунктах пропуска государств-членов, обеспечение унификации данных в рамках электронного документооборота (ЕЭК, 2024).

Распоряжением Евразийского межправительственного совета от 20 августа 2021 г. № 17 утвержден план первоочередных мероприятий по цифровизации грузовых железнодорожных перевозок в интересах развития торгово-экономического сотрудничества между ЕАЭС и КНР. Документ подготовлен при участии железнодорожных перевозчиков государств – членов ЕАЭС и предполагает переход на комплексную электронную технологию перевозки грузов железнодорожным транспортом при двусторонних и транзитных перевозках грузов между странами, включая переход на юридически значимый электронный документооборот в части перевозочных и товаросопроводительных документов.

В рамках реализации принятого 11 октября 2017 г. Решения Высшего Евразийского экономического совета № 12 «Об основных направлениях реализации цифровой повестки Евразийского экономического союза до 2025 г.» были приняты следующие акты органов Союза:

- Распоряжение ЕМПС от 31 января 2020 г. № 4 «О формировании цифровых транспортных коридоров Евразийского экономического союза» с планом мероприятий по формированию экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС;

- Распоряжение Совета ЕЭК от 23 ноября 2020 г. № 29 «О перечне сервисов и цифровой инфраструктуры, реализуемых в целях формирования экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС»;
- Решение Совета Комиссии от 14 сентября 2021 г. № 87 «О реализации проекта «Создание информационно-коммуникационной «витрины» национальных сервисов экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС» (проект «Витрина»).

Проект «Витрина» принят к реализации в конце 2021 г. Он должен стать началом формирования всей экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС. По предложенным к реализации в упомянутом выше перечне сервисам и цифровой инфраструктуре должны быть созданы и апробированы прототипы. В число сервисов «Витрины» предполагается включить:

- сервис по бронированию очереди в автомобильном пункте пропуска государства-члена (при наличии системы электронной очереди в таком пункте);
- сервис по применению электронных транспортных (перевозочных) и/или товаросопроводительных документов для грузовых железнодорожных перевозок;
- сервис по применению электронной международной транспортной накладной (для автомобильного транспорта);
- сервис по применению электронных разрешений на международные автомобильные перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по осуществлению контроля таких перевозок, включая весогабаритный контроль;
- сервис по применению электронных навигационных пломб.

В рамках работы по переходу на электронные юридически значимые документы при осуществлении международных грузовых автомобильных перевозок в 2022–2023 гг. Российской Федерацией и Республикой Беларусь осуществлен пилотный проект по апробации применения электронной международной автомобильной транспортной накладной (e-CMR) в формате, утвержденном СЕФАКТ ООН. e-CMR была разработана в соответствии с принятым дополнительным протоколом к Конвенции о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом. Результаты проведенного пилота подтвердили техническую и практическую важность использования e-CMR для международных автомобильных перевозок в ЕАЭС.

Соглашение о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок подписано главами государств — членом Союза 19 апреля 2022 г. Соглашение устанавливает правовую основу для применения в ЕАЭС нового технологического инструмента — навигационных пломб — для контроля движения транспортных средств, перевозок товаров и транзита.

Использование навигационных пломб позволяет на длительном расстоянии в онлайн-режиме наблюдать за транспортным средством и фиксировать любое незаконное действие с товарами, находящимися в опломбированном грузовом отсеке. Таким образом обеспечивается «прозрачность» перевозок.

Соглашение направлено на минимизацию мер государственного контроля при перевозках товаров (при транзите, экспорте и в рамках взаимной торговли) и обеспечение их законного оборота на территории Союза.

Соглашением предусмотрено поэтапное введение отслеживания с учетом категорий товаров и видов транспорта, которыми грузы будут перемещаться. Такой подход обеспечит постепенную адаптацию участников перевозок и государственных органов к новым условиям работы, отвечающим современным требованиям.

Сфера действия соглашения распространяется исключительно на перевозки, осуществляемые по территориям двух и более стран Союза (ЕЭК, 2024).

7. УЗКИЕ МЕСТА И НЕДОСТАЮЩИЕ ЗВЕНЬЯ ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КАРКАСА

В соответствии с методологией ЕЭК ООН при оценке перспектив развития транспортной инфраструктуры используются понятия «узкие места» и «недостающие звенья».

Термин «узкое место» широко применяется при обсуждении повседневного опыта использования транспортных сетей. Согласно Оксфордскому словарю английского языка, этот термин означает узкий въезд на дорогу или ее участок, по форме сравнимый с горлышком бутылки; узкое или ограниченное пространство, где может образовываться затор дорожного движения; или все, что создает препятствия для равномерного производственного потока или затрудняет деятельность.

Термин «недостающее звено» определяет место, где отклонение от прямого маршрута составляет существенную часть пути и/или где движение весьма интенсивно. Вместо объездного участка необходимо добавить новое звено, обеспечивающее прямое сообщение.

ЕЭК ООН при оценке недостающих звеньев предлагает следующий критерий: «ситуация, при которой качество услуг является крайне низким из-за отсутствия прямого сообщения между двумя пунктами» (UNECE, 2009).

Применительно к Евразийскому транспортному каркасу яркие примеры узких мест — Восточный полигон на Северном евразийском коридоре и участок железной дороги Ахалкалаки – Карс между Грузией и Турцией, входящий в состав ТМТМ и железнодорожного маршрута БТК. Примером недостающего звена является участок Решт – Астара на Западном маршруте МТК «Север – Юг».

Термины «узкое место» и «недостающее звено» облегчают процесс обсуждения задач национальной и международной транспортной политики и принятия решений в сфере инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры.

Важным является так же и то, что рост пассажиро- и грузопотоков по отдельным транспортным коридорам или маршрутам, входящим в Евразийский транспортный каркас, может приводить к возникновению новых узких мест, даже если в настоящее время и при текущих транспортных потоках задержек транспортных средств, пассажиров и грузов не возникает.

Недостающими звеньями, в свою очередь, могут выступать не только объекты магистральной транспортной инфраструктуры, но и вспомогательная инфраструктура, обслуживающая процесс перевозки. В частности, отсутствие качественной складской инфраструктуры в странах Евразии является узким местом для развития ускоренных перевозок грузов в рамках логистических цепочек интернет-торговли. То же можно сказать о недостатке современных транспортно-логистических центров вдоль приграничных маршрутов, связывающих Россию и Китай. Большая часть таких центров на приграничных территориях с российской стороны перегружена, из-за чего доступны не все операции для обработки международных отправок¹⁷. Недостаток складов, в том числе «холодных», сдерживает агрологистику.

¹⁷ Китайским товарам тяжело складываться, Коммерсант, 18.01.2024 <https://www.kommersant.ru/doc/6455421>

В настоящем разделе приведен обзор ключевых узких мест Евразийского транспортного каркаса, которые сдерживают развитие международной торговли и перевозок.

Данный обзор показывает, куда в первую очередь должны быть устремлены инвестиции национальных правительств, МБР, а также транспортно-логистического бизнеса. С дефицитом инвестиций проблемы, вызываемые узкими местами и недостающими звеньями инфраструктуры, будут только возрастать.

Иными словами, узкие места и недостающие звенья превращаются в инфраструктурные барьеры, высота которых будет повышать транспортные издержки, в ряде случаев доводя использование отдельных маршрутов, коридоров или видов транспорта в рамках Евразийского транспортного каркаса до уровня нерентабельности (рисунок 39).

↓ Рисунок 39. Объекты транспортной и вспомогательной инфраструктуры, в части которых узкие места и недостающие звенья выступают инфраструктурными барьерами развития Евразийского транспортного каркаса



Источник: ЕАБР.

Один из ключевых инфраструктурных барьеров — смена ширины колеи в железнодорожных пунктах пропуска. На Евразийском материке работает восемь различных железнодорожных систем. Железнодорожные маршруты, входящие в Евразийский транспортный каркас, имеют ширину колеи — широкую (1520, 1676 мм), стандартную (1435 мм), узкую (1000 мм и др.). В сфере грузовых международных перевозок смена стандарта приводит к перегрузке транспортируемых товаров, для чего требуются время и соответствующая инфраструктура (рисунок 40).

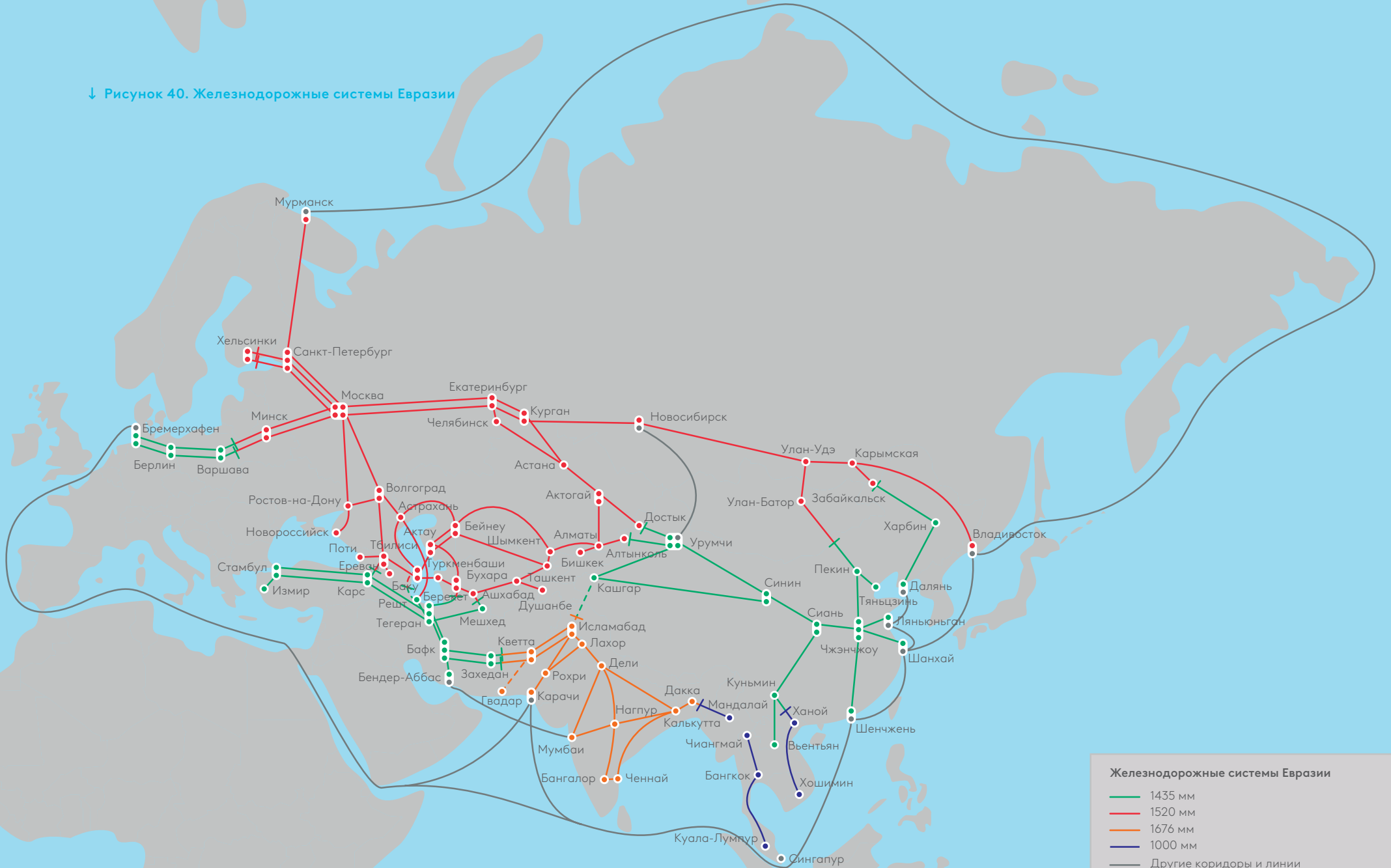
Ниже представлены другие ключевые узкие места Евразийского транспортного каркаса.

Северный евразийский коридор

Динамичный рост экономик стран АТР, в первую очередь Китая, в XXI веке вызвал резкое увеличение спроса на энергетический, коксующийся и другие виды угля, что привело к быстрому росту его добычи в России и экспорта на международные рынки.

С 2003 по 2023 г. объемы перевозок угля по железной дороге к портам Дальнего Востока выросли в пять раз (с 20 до 100 млн тонн), при этом пропускная способность основных подводных железнодорожных магистралей — БАМа и Транссиба не увеличивалась столь быстрыми темпами.

↓ Рисунок 40. Железнодорожные системы Евразии



Железнодорожные системы Евразии

- 1435 мм
- 1520 мм
- 1676 мм
- 1000 мм
- Другие коридоры и линии
- Транспортный узел стыковки коридоров
- Пункт пересечения границы
- Строящиеся участки
- Линии в процессе переговоров

В отличие от Транссиба, представляющего собой двухпутную электрифицированную магистраль, БАМ имеет другие характеристики: общая протяженность магистрали от Тайшета в Иркутской области до порта Советская Гавань составляет 4,3 тыс. км, в том числе:

- электрифицированный двухпутный участок от Тайшета до станции Звездный (774 км);
- электрифицированный однопутный участок — от Звездного до Таксимо (655 км);
- остальные две трети общей протяженности магистрали — однопутные участки на тепловозной тяге.

С ростом объемов перевозок стала наблюдаться существенная конкуренция за нитки графика не только на БАМе, но и на параллельно проходящем Транссибе в направлении портов Дальнего Востока. В 2022 г. ситуация резко усугубилась из-за переориентации всей экспортно-импортной логистики на восток.

Отсутствие резервов пропускной способности в условиях возрастающих объемов перевозок угля стало сдерживающим фактором для других грузов, в первую очередь для высокомаржинальных контейнерных перевозок.

Врезка 5. Байкало-Амурская магистраль: роль крупных реализованных проектов развития транспортной инфраструктуры на общую пропускную способность железной дороги

Ввод Северомуйского тоннеля в декабре 2003 г. протяженностью 15,3 км позволил значительно сократить время движения поездов и повысить пропускную способность БАМа за счет переключения грузопотока с первоначально эксплуатировавшегося обходного участка с уклонами 40 м на 1 км пути, по которому могли следовать только грузовые поезда с ограниченным числом вагонов, а пассажирское движение было запрещено.

Существенный прирост пропускной способности БАМа был обеспечен благодаря строительству Кузнецовского тоннеля (3,9 км), открытого для движения в 2012 г., что позволило устранить имевшиеся весовые ограничения грузовых поездов и нарастить возможности по провозу грузов до 22 млн тонн в год.

В июле 2021 г. на БАМе был открыт еще более грандиозный Байкальский тоннель протяженностью 6,68 км. Он построен по новым нормам для сейсмических районов на перегоне Дельбичинда — Дабан на границе Иркутской области и Бурятии. Прокладка нового тоннеля обеспечила увеличение провозной способности магистрали на этом участке до 35 млн тонн в год.

Недостающие звенья Северного евразийского коридора — относительно небольшое количество погранпереходов между Россией и Китаем, их недостаточные пропускная способность, обустройство логистическими объектами (склады временного хранения, оборудованные площадки для перегрузки и др.). Это сдерживает объемы перевозок, а в ряде случаев приводит к необходимости осуществлять доставку товаров с перегрузкой в морских дальневосточных портах, еще более загружая Восточный полигон.

Важным шагом по увеличению числа железнодорожных пунктов пропуска на российско-китайской границе стало открытие новых трансграничных мостов через реку Амур

и двух погранпереходов — ЖДПП Нижнеленинское/Тунцзян в 2022 г. и МАПП Кани-Курган/Хэйхэ в 2021 г.

К числу узких мест Северного евразийского коридора относится недостаточная техническая оснащенность многих МАПП на границе России и Китая, а также инфраструктуры на подходах к МАПП, включая логистическую инфраструктуру (сухие порты, контейнерные терминалы, склады временного хранения, пункты перегрузки и др.).

**Механизм
устранения
барьеров**

Модернизация Восточного полигона — комплекс мер по строительству главных вторых путей, дублирующих тоннелей, мостов, электрификации участков.

Реализацию крупных инфраструктурных проектов, таких как строительство вторых Северомуйского, Кодарского и Кузнецовского тоннелей и нового моста через Амур, предполагается осуществлять с применением ЕРСФ-контрактов — относительно нового для транспортной отрасли метода финансирования.

В числе основных мер — развитие и модернизация действующих железнодорожных и автомобильных пунктов пропуска между Россией и Китаем с соответствующей подходной и вспомогательной инфраструктурой, включая склады временного хранения и перегрузки грузов.

Строительство новых пограничных пунктов пропуска, а также участков автомобильных и железных дорог с мостовыми переходами через реку Амур может осуществляться на принципах трансграничного ГЧП.

Центральный евразийский коридор

Прогнозируемый в целевом сценарии объем транзитных контейнеров, перевозимых по Центральному евразийскому коридору, может составить к 2030 г. 1,5 млн ДФЭ. Кроме того, правительство Казахстана ставит задачу нарастить объем перевозок по ТМТМ, использующему те же, что и на Центральном евразийском коридоре, погранпереходы Достык и Алтынколь, до 0,5 млн ДФЭ.

В этих условиях резервы пропускной способности ЖДПП Достык и Алтынколь, включая подъездные пути, платформы для перегрузки, склады и др., подойдут к своим верхним границам. Это будет сдерживать не только контейнерный транзит, но и внешнеторговые перевозки между Казахстаном и Китаем. В настоящее время казахстанская и китайская стороны уже осуществляют проект по модернизации ЖДПП Достык/Алашанькоу.

**Механизм
устранения
барьеров**

Строительство третьего погранперехода Бахты/Чугучак между Казахстаном и Китаем, а также железнодорожной линии Аягоз — Бахты, которая должна связать новый погранпереход с сетью Казахских железных дорог.

МТК ТРАСЕКА и ТМТМ

Узкие места коридора ТРАСЕКА:

- техническая оснащенность отдельных участков железных дорог в Центральной Азии и на Южном Кавказе:
 - железнодорожный участок Марабда – Ахалкалаки из-за большого числа уклонов и кривых малого радиуса существенно ограничивает (до четырех-пяти пар поездов в сутки) объемы перевозок грузов между Центральной Азией, Азербайджаном и Грузией, с одной стороны, и Турцией с другой. Комплексная реконструкция данной линии может в пять раз повысить ее пропускную способность с нынешних 2 млн тонн до 10 млн тонн, что является одним из целевых индикаторов развития ТМТМ;
 - однопутная железнодорожная линия Туркменабад – Ашхабад – Туркменбаши, функционирующая на тепловозной тяге. Ее пропускная способность в части контейнерных перевозок ограничена 31 тыс. ДФЭ, при том что контейнерные терминалы нового морского торгового порта Туркменбаши способны перерабатывать до 250 тыс. ДФЭ. Требуется строительство вторых главных путей и электрификация;
 - однопутная железнодорожная линия Шалкар – Бейнеу – Актау, обеспечивающая перевозки грузов, в том числе контейнеров по ТМТМ (пропускная способность участка Шалкар – Бейнеу составляет шесть пар поездов в сутки);
- пропускная способность и техническая оснащенность пунктов пропуска, как автомобильных, так и железнодорожных;
- перерабатывающая способность казахстанских портов Актау и Курык будет сдерживать контейнерный транзит в случае кратного увеличения его объемов, а именно это предусматривается планами правительства Республики Казахстан;
- количество и специализация торговых судов на Каспии для перевозок грузов (контейнеры, накатная техника, наливные грузы) между портами Актау и Курык, с одной стороны, и портом Алят, с другой;
- недостаток современных вагонов и локомотивов;
- дефицит парка специализированных рефрижераторных контейнеров, что препятствует развитию современных сервисов доставки свежей плодоовощной продукции;
- дефицит фитинговых платформ;
- заметное отставание инфраструктуры и технологий от передовых практик на других транспортных коридорах по скорости прохождения маршрута и времени пересечения границ;
- отсутствие развитой вспомогательной инфраструктуры и придорожного сервиса (зон стоянок для отдыха, мотелей, заправок, охраняемых паркингов для ночных остановок грузовиков), что приводит к увеличению затрат автоперевозчиков и снижению безопасности дорожного движения;
- недостаточное развитие контейнерных терминалов, логистической инфраструктуры по переработке, консолидации и расконсолидации грузов вдоль маршрутов коридора, особенно в местах стыковки МТК ТРАСЕКА с другими широтными коридорами и международными маршрутами.

Механизм устранения барьеров

Комплексная реконструкция железнодорожного участка Марабда – Тбилиси.

Строительство вторых путей и электрификация линии Туркменабад – Ашхабад – Туркменбаши.

Развитие морских портов Актау и Курык с увеличением мощности контейнерных терминалов.

Пополнение флота современными универсальными судами, паромными судами и судами ро-ро.

Пополнение парка 20- и 40-футовых рефрижераторных контейнеров.

Расширение парка магистральных грузовых электровозов, тепловозов и вагонов, включая современные фитинговые железнодорожные платформы.

Строительство транспортно-логистических центров и «холодных» складов для развития продовольственной логистики.

Развитие пограничных пунктов пропуска с соответствующей подходной и вспомогательной инфраструктурой, включая склады временного хранения и перегрузки грузов.

Реализация программы мер по развитию придорожной инфраструктуры (многофункциональные зоны отдыха, мотели, безопасные парковки для грузовиков и др.) на важнейших международных автомагистралях.

МТК «Север – Юг»

Основные недостающие звенья и узкие места:

- для Западного маршрута — отсутствие соединения линии Решт – Астара на территории Ирана;
- для Транскаспийского маршрута — отсутствие линейного мультимодального контейнерного сервиса, дефицит контейнеровозов, недостаточные глубины Волго-Каспийского судоходного канала;
- для Восточного маршрута — качество автодорожной инфраструктуры и отсутствие скоростного автомобильного сообщения вдоль восточного берега Каспийского моря, недостаточная пропускная способность железнодорожных погранпереходов между Туркменистаном и Ираном.

Ключевые узкие места коридора, которые будут препятствовать достижению объемов перевозок грузов 30–35 млн тонн в год:

1. Однопутный неэлектрифицированный участок Османлы – Астара протяженностью 183 км и пропускной способностью 3 млн тонн (Азербайджан). Требуется строительство второго главного пути и электрификация¹⁸.

¹⁸ Поколейческий конфликт. Коммерсант, 23.04.2024. https://www.kommersant.ru/doc/6663745?from=glavnoe_3

2. Участок Ялама – Баладжары протяженностью 188 км и пропускной способностью до 7 млн тонн (Азербайджан). Износ путевого хозяйства не позволяет увеличить объем грузовых перевозок.
3. Терминал Астара (Иран), перерабатывающей способностью менее 1 млн тонн. Требуются реконструкция и развитие, доведение перечня и объема операций в соответствии с передовой международной практикой функционирования железнодорожных погранпереходов.
4. Однопутный неэлектрифицированный участок железной дороги Решт – Казвин протяженностью 165 км, проходящий в горах (Иран). Недостаточное количество разъездов препятствует увеличению размеров движения.
5. Однопутный неэлектрифицированный участок Гармсар – Инче-Бурун протяженностью 495 км и пропускной способностью 2,5 млн тонн (Иран). Участок проходит в горах, имеет значительное (порядка 100) тоннелей. Он характеризуется недостаточным путевым развитием и длиной приемоотправочных путей на станциях, а также устаревшей системой управления движением поездов.
6. Участки Орск – Кандыагаш, пропускной способностью семь пар поездов в сутки, Макат – Сагыз (восемь пар), Бейнеу – Мангыстау (девять пар), Шалкар – Бейнеу (шесть пар), Мангыстау – Узень (семь пар) (Казахстан). Требуется строительство вторых главных путей, разъездов и удлинение путей на станции Илецк-1 (рисунок 41)¹⁹.
7. Железнодорожный пункт пропуска Дербент (Россия). Существующая пропускная способность составляет 7,9 млн тонн. Развитие пограничной станции, удаленной на 37 км от границы, сдерживается расположением в черте города с плотной застройкой.
8. Пограничные станции Сарахс и Акяйла (Туркменистан) перерабатывающей способностью соответственно 7–10 и 4 млн тонн. Требуется внедрение современных технологий по перевалке грузов и перестановке контейнеров.

Механизм устранения барьеров

Проведение комплексной реконструкции и модернизации линий Ялама – Баладжары и Османлы – Астара на Западном маршруте МТК «Север – Юг» со строительством вторых главных путей, переводом на электрическую тягу переменного тока и повышением пропускной способности до 15 млн тонн в год.

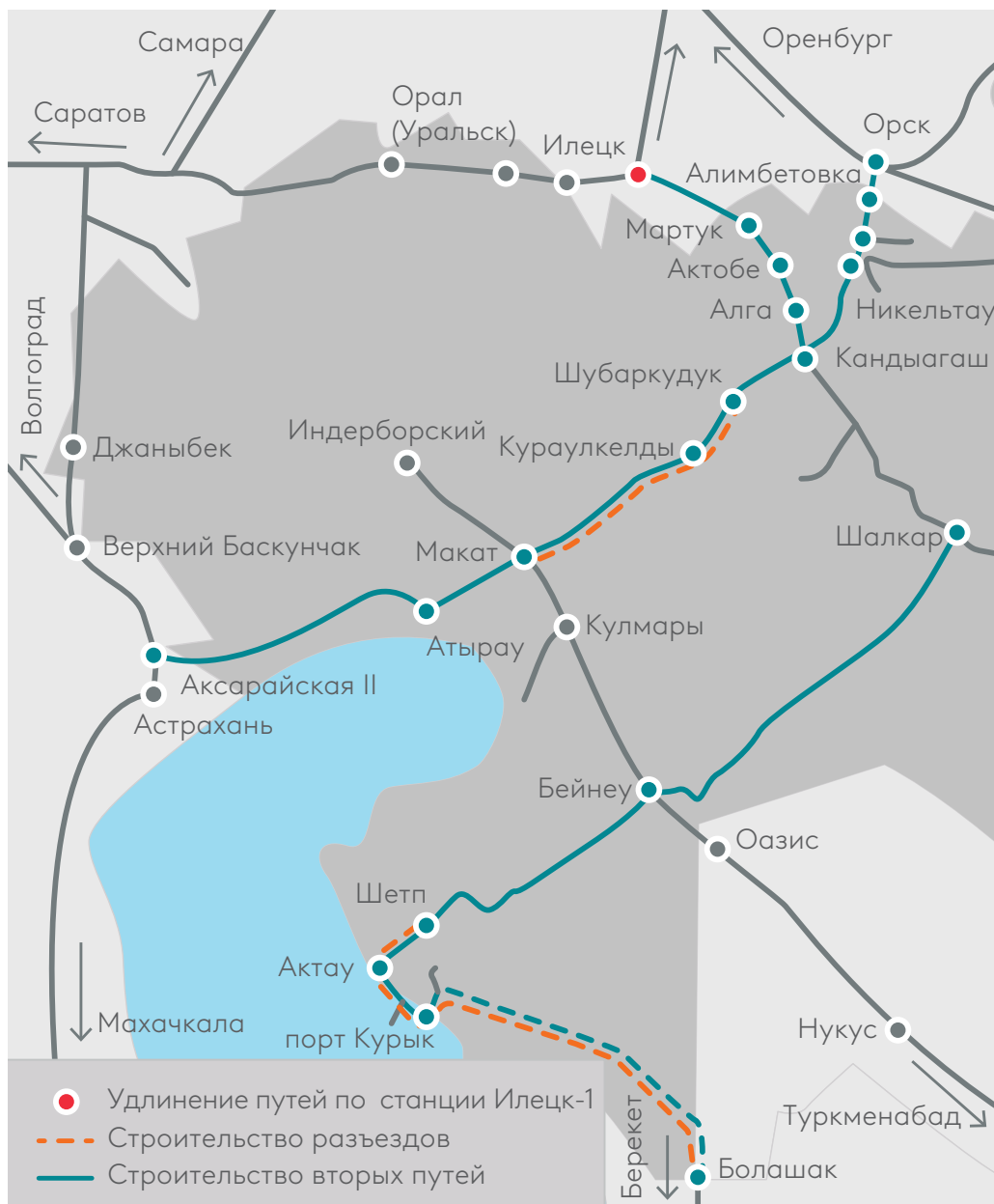
Строительство и модернизация железнодорожных пунктов пропуска Астара-иранская, Сарахс и Акяйла с целью обеспечения пропускной способности 15 млн тонн в год.

Строительство железнодорожного участка Решт – Астара колеи 1435 мм с пропускной способностью до 10 млн тонн в год.

Реконструкция участка Решт – Казвин с сооружением двухпутных вставок и повышением пропускной способности до 7 млн тонн в год.

Реконструкция линии Гармсар – Инче-Бурун с электрификацией, внедрением современной СЦБ и повышением пропускной способности линии до 10 млн тонн в год.

¹⁹ Презентация АО «НК «КТЖ» на Четвертом железнодорожном съезде (15 декабря 2023 г.).



← Рисунок 41. Узкие места на казахстанских участках МТК «Север – Юг» и инфраструктурные мероприятия по их устранению

Источник: презентация АО «НК «КТЖ» на Четвертом железнодорожном съезде (15 декабря 2023 г.).

Кроме того, дальнейшему развитию транспортно-логистических маршрутов на направлении международного транспортного коридора «Север – Юг» может способствовать реализация проекта по электрификации железнодорожной линии Ашхабад – Мары (Туркменистан).

8. ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ РАЗВИТИЯ ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КАРКАСА

Развитие любого транспортного коридора, входящего в Евразийский транспортный каркас, связано с реализацией инвестиционных проектов, направленных на достраивание недостающих звеньев и ликвидацию узких мест транспортной инфраструктуры, препятствующих развитию международных перевозок грузов и увеличению их объемов. Помимо развития непосредственно транспортной инфраструктуры, должны реализовываться проекты по обновлению подвижного состава, перегрузочного и иного оборудования — для того чтобы осуществлять перевозки максимально эффективным и безопасным образом, предоставлять клиентам максимально качественные транспортные и логистические услуги, последовательно сокращать негативное влияние на экологию и климат.

Финансирование инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры МТК зачастую осуществляется из средств национальных бюджетов или бюджетов крупных государственных инфраструктурных компаний. Это строительство железных и автомобильных дорог общего пользования и пунктов пересечения границ, эксплуатация которых осуществляется без сбора платы с пользователей, в результате чего указанные объекты, как правило, имеют длительные сроки окупаемости. Вместе с тем все большее число объектов инфраструктуры транспортных коридоров начинает строиться, реконструироваться или модернизироваться с привлечением частных инвесторов или многосторонних банков развития.

С учетом ограниченных инвестиционных возможностей большинства стран Евразийского региона, важным направлением развития физической инфраструктуры должно стать увеличение числа проектов, привлекательных для международных банков развития и частных инвесторов, и в том числе проектов, осуществляемых на принципах государственно-частного партнерства. Значительная часть проектов Евразийского транспортного каркаса финансируется исключительно за счет средств государственных бюджетов или государственных компаний. Лишь малое количество проектов предусматривает генерацию денежного потока от эксплуатации объектов — платных дорог, мостов и т. д. Вместе с тем, ряд крупных национальных и трансграничных проектов могут быть реализованы на принципах платности пользования инфраструктурой. Может быть также использован механизм трансграничного государственно-частного партнерства для реализации проектов строительства и эксплуатации трансграничных железнодорожных линий и автодорог, мостов и тоннелей.

К числу «банкуемых» могут быть отнесены проекты по развитию различного рода вспомогательной инфраструктуры — транспортно-логистических центров, сухих портов, контейнерных терминалов и др. В ряде стран Евразии, в частности в Турции, имеется положительный опыт строительства и модернизации пунктов пересечения границ. Рост грузопотоков по коридорам Евразийского транспортного каркаса потребует увеличения числа и мощности объектов вспомогательной транспортной инфраструктуры. Потенциал частных инвестиций может быть широко востребован в этой сфере. Большая роль в развитии транспортной инфраструктуры принадлежит международным банкам развития — благодаря их совместному участию реализуются проекты, которые не могут быть осуществлены развивающимися странами со средним или ниже среднего уровнем доходов.

В рамках работы по формированию и развитию Евразийского транспортного каркаса ЕАБР начал формирование Обсерватории транспортных проектов Евразийского транспортного каркаса.

По методологии формирования Обсерватория транспортных проектов Евразии схожа с аналогичной обсерваторией, созданной ЕЭК ООН для региона Европы²⁰.

Для определения вклада инвестиционного проекта в развитие МТК важным шагом является ранжирование проектов по их приоритетности (рисунок 42).

В **первую группу** включены **наиболее приоритетные проекты**, направленные на устранение на основном маршруте коридора недостающих звеньев и критических узких мест транспортной инфраструктуры, препятствующих развитию сквозных международных перевозок грузов и транзита уже сейчас.

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

Третья группа проектов — строительство, реконструкция, модернизация и развитие примыканий и ответвлений к основным маршрутам МТК, обеспечивающих его сопряжение с другими международными транспортными коридорами и маршрутами. Эти проекты, таким образом, косвенно способствуют развитию логистических возможностей конкретного коридора и привлечению дополнительных грузопотоков.



← Рисунок 42. Классификация инвестиционных проектов развития МТК «Север — Юг» по степени их приоритетности

Источник: ЕАБР.

²⁰ <https://gis.unece.org/portal/apps/sites/#!/international-transport-infrastructure-observatory>

Ключевые проекты и меры развития транспортной инфраструктуры коридоров и маршрутов, входящих в Евразийский транспортный каркас

Северный евразийский коридор

В соответствии с паспортом²¹ ОАО «РЖД» осуществляет реализацию федерального проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона железных дорог», тем самым создавая условия для выполнения задач по обеспечению дополнительного объема перевозок грузов российских компаний и увеличению провозной способности магистралей Восточного полигона в 2024 г. до 180 млн тонн.

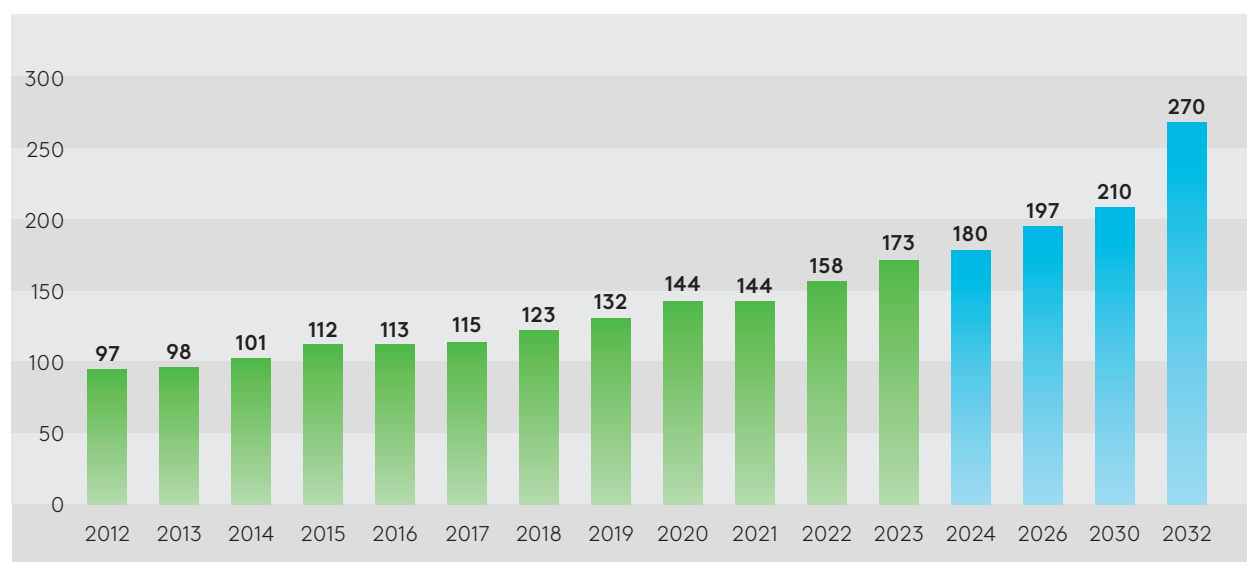
Национальный «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г.» предусматривает рост транзитных контейнерных перевозок в четыре раза, а также сокращение времени перевозки с Дальнего Востока до западной границы Российской Федерации до семи дней.

В настоящее время осуществляется второй этап проекта по развитию Восточного полигона. Планируется выполнить строительство дополнительных главных путей в объеме порядка 1,7 тыс. км, в том числе станционных путей более 300 км, реконструкцию 29 станций и другие работы.

В 2023 г. достигнуты целевые показатели суммарной провозной и пропускной способностей БАМа и Транссиба в размере 173 млн тонн в год.

За вторым этапом расширения БАМа и Транссиба, который должен завершиться в этом году, должен последовать третий с расширением провозной способности со 180 до 210 млн тонн к 2030 г. (рисунок 43) и 255 млн тонн к 2032 г.²² Стоимость третьего этапа проекта составит порядка 2,7 трлн рублей²³.

↓ Рисунок 43. Прогноз пропускной способности Восточного полигона на период до 2032 г., млн тонн на конец года²⁴



Источник: официальный сайт ОАО «РЖД», Коммерсант.

²¹ Официальный сайт Минтранса России <https://mintrans.gov.ru/documents/8/12716>

²² БАМ расширяют по полной программе. Коммерсант, <https://www.kommersant.ru/doc/6507967>

²³ Ibidem

²⁴ Официальный сайт «РЖД», <https://cargo.rzd.ru/ru/9787/page/103290?id=19721#main-header>

Параметры третьего этапа проекта базируются на задаче по вывозу угольных грузов из Республики Саха (Якутия) в направлении порта Ванино, а также на увеличении объемов перевозок грузов из центральной части Российской Федерации на восток.

Одновременно с этим проводятся работы по реконструкции и модернизации железнодорожных пунктов пропуска:

- Забайкальск/Маньчжурия — строится второй главный путь колеи 1435 мм на перегоне Забайкальск – Маньчжурия (до конца 2024 г.). Реконструируется сортировочная система колеи 1435 мм для расширения услуг по скоропортящимся, тяжеловесным и навалочным грузам. Перерабатывающая способность перегрузочного комплекса будет увеличена на 45% до 453 тыс. тонн в год, время перегрузки вагонов с типовыми видами грузов будет сокращено до четырех часов. Нормативное время обработки импортных грузов сократится с 48 до 18 часов. Следующий этап реконструкции позволит увеличить пропускную способность станции Забайкальск с 18 пар поездов в сутки из России в КНР и 24 из КНР в Россию до 32 пар в обоих направлениях²⁵.
- Гродеково – Суйфэньхэ — увеличение пропускной и провозной способности участка между станциями за счет технического перевооружения парка Гродеково II станции Гродеково в 2024 г., реконструкции парка Сосновая Падь станции Гродеково в 2025 г. В результате реализации проекта в 2026 г. пропускная способность станции Гродеково возрастет на 5,5 млн тонн, до 17,7 млн тонн²⁶, а перерабатывающая способность терминала по перегрузке контейнеров до 230 тыс. ДФЭ в год. Железнодорожный погранпереход Пограничный сможет осуществлять технические операции с поездами унифицированного веса 6300 тонн и длины 71 условный вагон вместо действующей нормы длины поезда 42 условных вагона.
- Махалино – Камышовая – Госграница с КНР — развитие железнодорожной инфраструктуры участка до конца 2024 г. На участке Махалино – Камышовая введены четыре новых пути и обновлена система управления движением на станции.
- Наушки — продолжается реконструкция грузового двора, включая увеличение количества досмотровых мест (с 6 до 11), оптимизация операций по погрузке-выгрузке грузов при досмотре. Результатом реконструкции должно стать сокращение времени простоя вагонов в ожидании досмотра груза.

Также рассматривается несколько перспективных проектов и инициатив по созданию новых железнодорожных пограничных переходов между Россией и Китаем.

1. Джалинда – Мохэ. Этот погранпереход, расположенный в Амурской области, был закрыт в 2008 г. Грузовая база проекта оценивается в 24 млн тонн в год, а стоимость реализации 250 млн долл.²⁷ С китайской стороны потребуются построить железнодорожную линию Чаньин – Ляньян протяженностью 95 км в провинции Хэйлуцзян. Также должен быть построен совмещенный мост для автомобильного и железнодорожного транспорта. С российской стороны необходимо модернизировать недействующий участок пути от Сковородино до Рейново протяженностью 68 км. Предполагается, что до завершения строительства моста погранпереход будет комбинированным железнодорожно/автомобильно-водным. В случае привлечения частных инвесторов проект может быть реализован в формате трансграничного ГЧП. Более подробно данный проект в составе нового меридионального маршрута Китай – Россия рассмотрен в [разделе 4.8](#) настоящего доклада.

²⁵ Сухопутные ворота. Коммерсант, 11.09.2023. <https://www.kommersant.ru/doc/6197186>

²⁶ Ibidem

²⁷ Ibid.

2. Благовещенск – Хэйхэ. Ключевым элементом проекта нового погранперехода является строительство железнодорожного моста через Амур, вслед за автомобильным мостом, построенным в формате трансграничного ГЧП (Винокуров и др, 2023) и введенным в эксплуатацию в 2022 г. Помимо строительства основной железнодорожной инфраструктуры, потребуется расширение терминальной инфраструктуры в Благовещенске, технологическое развитие узла станции Березовка с модернизацией терминала на станции и др.
3. Староцурхайтуйский (Приаргунский) – Хэйшаньтоу. Новый железнодорожный погранпереход предполагается разместить в районе уже действующего одноименного МАПП. Основной целью проекта является увеличение объемов перевозки российского экспортного угля в КНР. Грузовая база потенциального ЖДПП оценивается в 45 млн тонн.

Другие инвестиционные проекты развития Северного евразийского коридора:

- реконструкция автомагистрали М-1/Е30 Брест (Козловичи) – Минск – граница Российской Федерации (Редьки);
- строительство дополнительных главных путей, развитие и реконструкция станций (в рамках развития и обновления железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна), усиление устройств энергоснабжения;
- развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла;
- развитие Пермского железнодорожного узла со строительством мостового перехода;
- строительство платной автомобильной дороги «Северный обход г. Омска»;
- строительство дополнительных главных путей, усиление устройств энергоснабжения, развитие станций на отдельных участках коридора.

Центральный евразийский коридор

Важнейшим проектом развития Центрального евразийского коридора является создание третьего казахстанско-китайского железнодорожного пограничного перехода Бахты/Чугучак, строительство железнодорожной линии Аягоз – Бахты, а также развитие терминальной инфраструктуры в новом железнодорожном пункте пропуска. Более подробно проект рассмотрен в [разделе 4.8](#) настоящего доклада.

Кроме этого, на российско-казахстанском участке государственной границы запланированы работы по обустройству железнодорожного пункта пропуска Аксарайский.

В части международных автомобильных перевозок продолжится развитие МТМ ЕЭК. Полная реконструкция маршрута и строительство новых четырехполосных участков проведены в период с 2009 по 2017 г. В связи с приростом транспортных потоков в период с 2023 по 2030 г. планируется поэтапный перевод участка от города Кызылорды до границы с Россией (Мартук) протяженностью 1363 км в I техническую категорию с обеспечением четырехполосного движения АТС. В общем перечне работ – реконструкция участка от Актобе до Улгайсын (262 км), участков Улгайсын – Кызылорда (960 км) и Актобе – граница с Российской Федерацией (101 км). Проект включен в перечень приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств – членов ЕАЭС.

На территории России продолжится строительство и модернизация участков автомобильных дорог, входящих в МТМ ЕЭК. В 2023 г. была введена в эксплуатацию основная

часть МТМ ЕЗК в России – автодорога Москва – Нижний Новгород – Казань протяженностью 810 км. В 2024 г. планируется завершить строительство обхода города Тольятти с мостовым переходом через реку Волгу протяженностью 99,3 км. Планируется строительство новых и реконструкция действующих участков дорог между Казанью, Оренбургом и границей Казахстана.

Как составной элемент будущего международного транспортного маршрута «Меридиан» на территории Беларуси запланирована реконструкция автомобильной дороги М-10 граница Российской Федерации (Селище) – Гомель – Кобрин. На территории России в перспективе после 2028 г. предполагается построить участки от границы Беларуси до Брянска, Брянск – Саратов (871 км) и Саратов – граница Казахстана. Проект МТМ «Меридиан» включен в перечень приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств – членов ЕАЭС.

МТК ТРАСЕКА и ТМТМ

Дорожной картой по синхронному устранению узких мест и развитию ТМТМ до 2027 г. предусматривается:

- строительство второго железнодорожного пути на участке Достык – Мойынты. Это позволит увеличить объем транзитных перевозок между КНР и Турцией/Европой, повысить пропускную способность (до пяти раз) и скорость перевозки до 1500 км/сутки;
- строительство железнодорожного обхода Алматы. Проект позволит разгрузить Алматинский узел на 30% и сократить время доставки грузов до 24 часов;
- строительство многофункционального морского терминала «Саржа» в порту Курык (ввод в действие запланирован на 2027 г.);
- строительство причалов и дополнительного паромного комплекса в порту Курык (2024–2026 гг.);
- строительство и приобретение паромов;
- реконструкция и удлинение причалов, дноуглубление акватории, обновление парка перегрузочной техники, строительство контейнерного хаба в порту Актау (2023–2026 гг.);
- строительство второй фазы Бакинского порта и увеличение пропускной способности сухогрузного причала, 2024–2026 гг.;
- приобретение/привлечение парка вагонов для Азербайджанских железных дорог (2024 г.);
- завершение модернизации Грузинских железных дорог, в том числе на участке Тбилиси – Марабда – Ахалкалаки – Карцахи (апрель 2024 г.);
- увеличение перерабатывающей способности припортовой станции портов Поти и Батуми;
- приобретение/ремонт и/или привлечение локомотивов для железной дороги Грузии (2024–2025 гг.);
- строительство 400-метрового причала и нового терминального комплекса для контейнеров и генеральных грузов в порту Поти, срок реализации два года.

Для наращивания потенциала МТК ТРАСЕКА в сфере железнодорожного и автомобильного транспорта должны быть реализованы следующие ключевые инфраструктурные проекты.

1. Строительство линии Дарбаза – Мактаарал протяженностью 152 км. Данный проект позволит сократить транзитное расстояние между Казахстаном и другими странами Центральной Азии, а также увеличить объемы перевозок (в 2023 г. объем железнодорожных перевозок по МТК ТРАСЕКА между Казахстаном и Узбекистаном превысил 27 млн тонн). В рамках проекта будет открыт новый пункт пропуска через казахстанско-узбекскую государственную границу, что позволит разгрузить основной погранпереход Сарыагаш, функционирующий на пределе пропускной способности²⁸.
2. Строительство вторых железнодорожных путей на участке Казалы – Арысь.
3. Проект железной дороги Балыкчи – Кочкор – Кара-Кече – Макмал – Джалал-Абад протяженностью 405 км и стоимостью строительства 4,06 млрд долл. Проект реализуется в тесной увязке с созданием новой железнодорожной линии Китай – Кыргызстан – Узбекистан (рассмотрен в разделе 4.8). Данный проект также включен в перечень приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств – членов ЕАЭС.
4. Электрификация железнодорожной линии Луговая – Балыкчи протяженностью 321,5 км в Кыргызстане.
5. Реконструкция северной объездной автодороги вокруг города Бишкека.
6. Строительство южной объездной автодороги Бишкек – Белогорка – Суусамыр.

Другим автодорожным коридором является входящий в МТК ТРАСЕКА на его южном участке автодорожный маршрут Алматы – Караганда – Астана – Петропавловск – граница России на Курган протяженностью 1868 км. Он обеспечивает транзитный поток из стран Центральной Азии через Казахстан на Россию и далее на Европу. При этом часть транзита поступает со стороны Китая.

Третий маршрут – коридор Астана – Костанай – граница РФ на Челябинск протяженностью 860 км. Он также обеспечивает транзитный поток из стран Средней Азии через Казахстан, Россию и далее на Европу. В связи с увеличением интенсивности движения до 2030 г. планируется участок Астана – Костанай – граница РФ на Челябинск перевести на I техническую категорию.

Четвертый коридор – граница КНР – Майкапшагай – Калбатау – Семей – Павлодар – граница РФ на Омск протяженностью 1116 км. Данный коридор является одним из основных маршрутов восточного региона, по которому транзит направляется из Китая через территории Казахстана, России и далее на Европу. В настоящее время ведется реконструкция участка граница КНР – Майкапшагай – Калбатау.

Пятый коридор – Алматы – Талдыкорган – Усть-Каменогорск – Шемонаиха – граница РФ на Барнаул протяженностью 1210 км. Также наиболее востребованный маршрут, который обеспечивает транзит из Средней Азии и Китая через Казахстан в восточные регионы России и на Дальний Восток. В настоящее время ведется реконструкция автодороги Талдыкорган – Усть-Каменогорск.

²⁸ Строительство железнодорожной линии Дарбаза – Мактаарал стартовало в Туркестанской области. Международное информационное агентство «Казинформ», 23.11.2023. <https://www.inform.kz/ru/kazakhstan-i-uzbekistan-svyazhet-novaya-zheleznaya-doroga-2b4960>

Шестой коридор – Актобе – Кандыагаш – Макат – Атырау – граница России на Астрахань протяженностью 893 км. Для западного региона данный коридор обеспечивает транзит стран Узбекистана и Туркмении по территории Казахстана, России на Европу. Ведется реконструкция по участкам Актобе – Кандыагаш и Атырау – Астрахань.

Седьмой коридор, Актобе – Уральск – Самара протяженностью 523 км, является ответвлением коридора ЗЕ-ЗК через Уральск на Самару и далее через Брест на Европу. В связи с увеличением интенсивности движения до 2030 г. планируется реконструкция под I категорию с четырехполосным движением.

МТК «Север – Юг»

В рамках работы по развитию инфраструктуры Западного маршрута МТК «Север – Юг» на российских железных дорогах продолжается реализация проектов «Перевод участка Дербент – Самур (до государственной границы) на систему тяги переменного тока» и «Развитие железнодорожного пункта пропуска Дербент Северо-Кавказской железной дороги». Это позволит снизить затраты на содержание и эксплуатацию основных фондов, проведение сервисного обслуживания и ремонтов локомотивов, а также на простой поездов на станции Дербент при смене родов тока.

Для обеспечения сквозных железнодорожных перевозок по Западному маршруту МТК «Север – Юг» 17 мая 2023 г. в рамках встречи сопредседателей МПК Россия – Иран в Тегеране подписано соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Исламской Республики Иран о сотрудничестве по финансированию проектирования, строительства и поставок товаров и услуг для создания железной дороги Решт – Астара на территории Ирана.

Реализация проекта позволит обеспечить перевозку до 15 млн тонн грузов из России в сообщении со странами Персидского залива, что закреплено в Бакинской декларации по развитию МТК «Север – Юг» от 9 сентября 2022 г. В документе зафиксированы перспективные объемы перевозок 15 млн тонн по территориям трех стран к 2030 г., а также намерения по подготовке проекта трехстороннего межправительственного соглашения по проекту железной дороги Решт – Астара и созданию совместной рабочей группы по вопросам определения барьерных мест.

Также ведется работа над проектом соответствующего межправительственного соглашения между Российской Федерацией и Азербайджанской Республикой, которое обеспечит координацию действий сторон по развитию железнодорожной инфраструктуры и грузоперевозок на Западном маршруте МТК «Север – Юг» и предусматривает софинансирование необходимых мероприятий по развитию азербайджанского участка МТК «Север – Юг» за счет средств российского государственного экспортного кредита. Кроме этого, будут координироваться национальные тарифные политики.

Продолжается осуществление инвестиционной программы дорожного коридора «Север – Юг» в Армении. Предусматривается строительство следующих участков:

- Арташат – Сисиан (162 км);
- Сисиан – Каджаран (60 км);
- Каджаран – Агарак, секции 1 (32 км) и 2 (10,3 км, включая семикилометровый тоннель).

В число проектов развития Восточного маршрута МТК «Север – Юг» включены модернизация существующей железнодорожной инфраструктуры на участках Орск – Кандыагаш – Макат – Бейнеу – Болашак, Илецк-1 – Актобе,

Челябинск – Tobол – Никельтау, Аксарайская – Макат, Шалкар – Бейнеу – Мангыстау (рисунок 41).

На Транскаспийском маршруте МТК «Север – Юг» планируется строительство порто-во-логистического комплекса в порту Оля (Астраханская область).

В данном разделе приведен неполный перечень проектов, реализация которых планируется в рамках развития евразийских транспортных коридоров и маршрутов. Евразийский банк развития осуществляет проект по созданию Обсерватории проектов развития Евразийского транспортного каркаса, которую планируется разместить на сайте банка и периодически обновлять.

9. МЯГКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КАРКАСА

Развитие Евразийского транспортного каркаса сдерживается также различными нефизическими барьерами. Они могут быть универсальными для всех транспортных коридоров и маршрутов, например:

- барьеры, связанные с пересечением государственных границ, включая таможенные, пограничные и транспортные;
- «бумажные» барьеры, связанные с недостаточным уровнем цифровизации транспорта и транзита.

Одновременно с этим существуют нефизические барьеры, специфичные для каждого транспортного коридора, — тарифные, административные, финансовые, технические и трансграничные.

Примеры специфических барьеров применительно к МТК «Север – Юг» (рисунок 44) ЕАБР подробно исследовал в своем предыдущем докладе (Винокуров и др., 2022).

↓ Рисунок 44. Нефизические барьеры, препятствующие развитию Евразийского транспортного каркаса



Источник: ЕАБР.

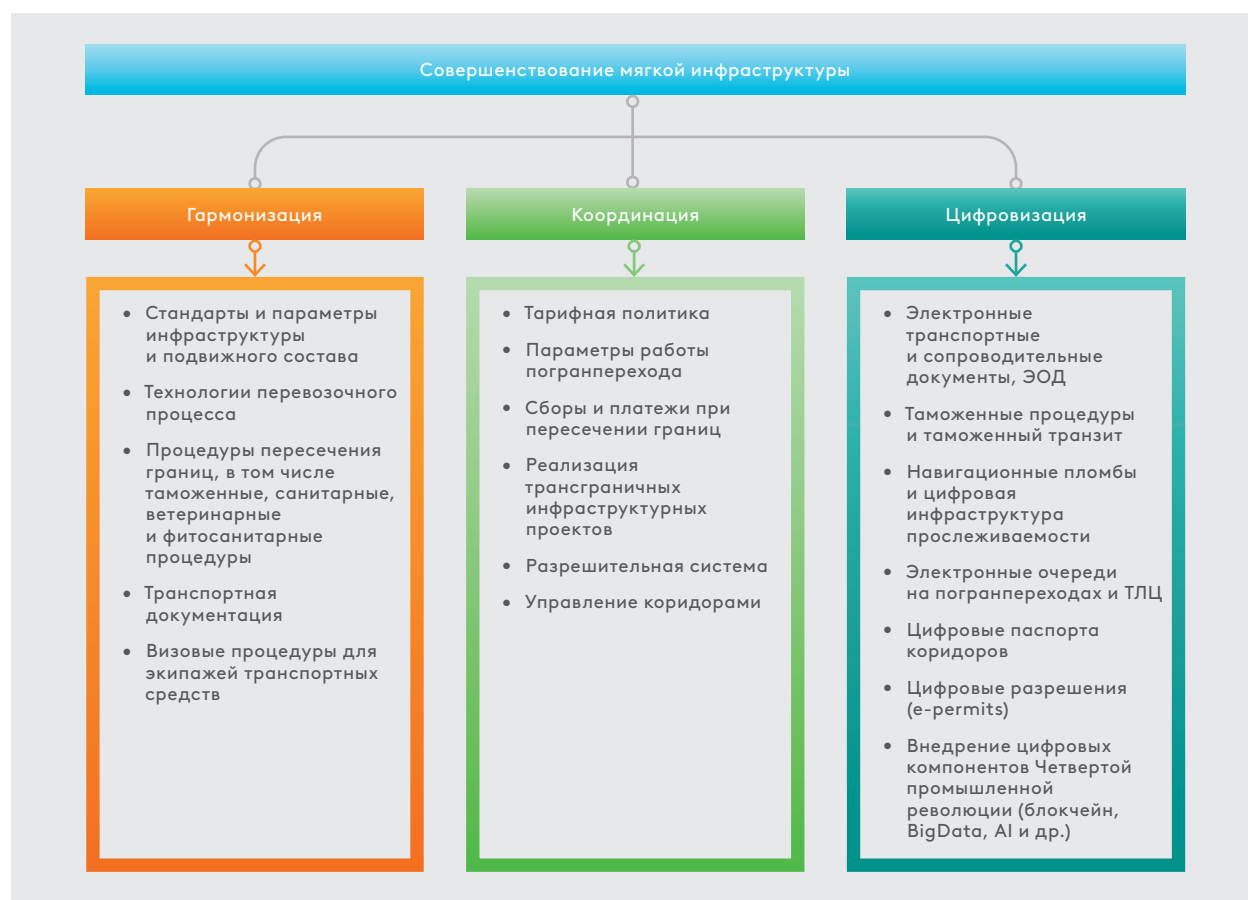
Нефизические барьеры оказывают существенное воздействие на рынок транспортных услуг и международные перевозки. Результатом становится ограничение доступа на рынок перевозчиков, повышение стоимости и увеличение сроков доставки грузов, падение эффективности перевозок и, в конечном итоге, снижение конкурентоспособности перевозимых товаров, поскольку транспортные издержки учитываются в их цене.

Реализация инфраструктурных проектов (устранение инфраструктурных барьеров) без устранения нефизических барьеров сопряжена с риском увеличения сроков окупаемости проектов и, в конечном итоге, снижения их рентабельности. Например, административные барьеры на границе, увеличивающие простои и затраты перевозчиков, сдерживают грузопотоки по условному трансграничному мосту, соединяющему две страны и эксплуатируемому на принципах платности, а следовательно, снижается общая эффективность инвестиций в сооружение данного моста. Устранение нефизических барьеров, таким образом, является одним из механизмов привлечения дополнительных транспортных потоков и повышения инвестиционной привлекательности объектов транспортной инфраструктуры.

Меры по устранению нефизических барьеров обычно сравнивают с совершенствованием мягкой инфраструктуры, что подразумевает использование международных стандартов и наилучших практик, гармонизацию правовых и технологических норм и процессов, координацию регулирования перевозок со стороны различных участников перевозочного процесса (правительств, железнодорожных администраций, перевозчиков и др.), цифровизацию транспорта и транзита.

Совершенствование мягкой инфраструктуры предусматривает реализацию мер по трем ключевым направлениям — гармонизации, координации и цифровизации (рисунок 45).

↓ Рисунок 45. Совершенствование мягкой инфраструктуры Евразийского транспортного каркаса



Источник: ЕАБР.

9.1. Внедрение цифровых технологий для развития международных перевозок и транзита

Цифровизация — один из механизмов сокращения временных и денежных затрат при использовании международных перевозок. Максимальный эффект достигается на международных транспортных коридорах, при пересечении нескольких государственных границ.

Цифровизация подразумевает внедрение нескольких цифровых технологий.

Использование электронных транспортных и сопроводительных документов

В настоящее время перевозки грузов по всем без исключения коридорам, входящим в Евразийский транспортный каркас, сопровождаются документами в основном в бумажном виде. Это касается накладных (СМГС и ЦИМ/СМГС на железнодорожном транспорте, КДПГ на автомобильном транспорте, коносамента на морских участках мультимодальных коридоров), книжек международной дорожной перевозки грузов (МДП) на автомобильном транспорте, двусторонних, транзитных и «в/из третьих стран» разрешений на автомобильном транспорте, таможенных деклараций и иных транспортных и таможенных сопроводительных документов.

В ряде стран региона имеется положительный опыт цифровизации электронных транспортных и сопроводительных документов при осуществлении железнодорожных перевозок грузов.

В частности, ОАО «РЖД» и Белорусская железная дорога уже перевели на безбумажные цифровые технологии практически все железнодорожные перевозки грузопотоков (по согласованной номенклатуре грузов) и порожних вагонов, а также контейнеров в двустороннем сообщении, за исключением калининградского направления, отказавшись от использования традиционных перевозочных документов на бумажных носителях. С 2022 г. в транзитном сообщении Беларусь — Россия — Казахстан организованы перевозки порожних фитинговых платформ на безбумажных принципах. На железных дорогах Беларуси, России, Казахстана и ряда других стран пространства 1520 активно внедряется электронный обмен данными (ЭОД) при осуществлении международных перевозок грузов.

В рамках ЕАЭС в 2021 г. был утвержден План первоочередных мероприятий по цифровизации грузовых железнодорожных перевозок в интересах развития торгово-экономического сотрудничества между ЕАЭС и КНР. Он предполагает переход на комплексную электронную технологию перевозки грузов железнодорожным транспортом при двусторонних и транзитных перевозках грузов между государствами — членами ЕАЭС, включая переход на юридически значимый электронный документооборот в части перевозочных и товаросопроводительных документов.

Большие ожидания связаны с внедрением в регионе электронной автотранспортной накладной КДПГ (e-CMR) на автомобильном транспорте (*врезка 5*). Однако пока процесс использования этого электронного инструмента имеется только в ЕС. На евразийском пространстве пилотный проект по апробации применения e-CMR в формате СЕФАКТ ООН был реализован в 2022–2023 гг. для международных автомобильных перевозок между Республикой Беларусь и Россией. Переходу к географически более широким экспериментам по апробации e-CMR препятствует то обстоятельство, что ряд стран Евразии пока не присоединился к Дополнительному протоколу 2008 г. к Конвенции КДПГ об использовании e-CMR.

Врезка 5. Электронная накладная e-CMR

Правила международной дорожной перевозки грузов регулируются Конвенцией КДПГ (CMR), принятой под эгидой ООН в 1956 г. Этот документ стандартизирует условия договора перевозки и ответственность перевозчика, являясь основной и фундаментальной нормой международного частного права.

Накладная CMR также часто используется контролирующими, в том числе таможенными, органами для проверки данных о товарах и информации о грузоотправителе/грузополучателе/перевозчике для таможенной очистки в рамках международной торговли.

В 2008 г. был принят Дополнительный протокол к Конвенции КДПГ, касающийся электронной накладной (e-CMR). С момента его вступления в силу 5 июня 2011 г. и до начала 2024 г. 34 страны присоединились к Дополнительному протоколу e-CMR.

Гармонизированные подходы к операционализации e-CMR активно обсуждаются в рамках рабочих органов ЕЭК ООН. Кроме этого, на протяжении последних нескольких лет реализован ряд пилотных проектов по использованию e-CMR в двустороннем и многостороннем формате. При этом проекты имели разную направленность и тестировали обмен данными в формате B2B, G2G и B2G. Из последних — пилотный проект e-CMR между Беларусью и Россией в конце 2023 г. реализован на основе международных стандартов СЕФАКТ ООН.

Ожидания участников внешнеэкономической деятельности и транспортного рынка заключаются в том, что e-CMR не только сохранит все преимущества бумажной накладной, но и повысит прозрачность, скорость и надежность обмена информацией, а также сократит затраты. Поэтому целесообразно внедрять e-CMR на основе уже имеющихся ИТ-инструментов, уделив особое внимание механизму взаимного признания цифровых документов и совместимости доступных на рынке ИТ-решений для e-CMR, а для этого в качестве первого шага потребуются анализ действующей правовой базы и установленных процедур на национальном уровне.

Начато внедрение электронной системы гарантий таможенного транзита МДП (e-TIR). Пилотная перевозка из Ирана в Азербайджан с использованием e-TIR выполнена 18 июня 2019 г. В 2021–2022 гг. пилотные перевозки прошли в Центральной Азии по маршрутам МТК ТРАСЕКА. В 2023 г. e-TIR начала применяться при перевозках по данному коридору между Узбекистаном и Азербайджаном ([врезка 6](#)).

Врезка 6. Международная система e-TIR

Система МДП (TIR), созданная МСАТ в 1949 г. и позднее трансформировавшаяся в Таможенную конвенцию о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, является одной из наиболее успешных конвенций ООН по развитию международного автомобильного транспорта и облегчению пересечения границ, основанной на балансе интересов государства и бизнеса и объединяющей 78 Договаривающихся сторон.

25 мая 2021 г. вступило в силу Приложение 11 к Конвенции МДП, создав правовую основу для полной цифровизации системы МДП (так называемая международная система e-TIR).

Международная система e-TIR обеспечивает защищенный обмен данными между национальными таможенными органами о международных грузоперевозках, транспортных средствах и контейнерах, тем самым укрепляя и расширяя преимущества системы МДП для прозрачной и эффективной международной торговли и мультимодальных перевозок грузов. При этом сохраняются уже имеющиеся каналы обмена данными между участниками частного сектора, а также инструмент, позволяющий перевозчикам передавать предварительную информацию таможенным органам для предварительного анализа рисков, тем самым значительно упрощая пересечение границы и делая его еще более безопасным.

МСАТ и ЕЭК ООН реализовали взаимное подключение для информационного обмена данными e-TIR. Заключительный этап — подключение национальных таможенных органов к международной системе e-TIR — в процессе реализации. Однако, чтобы иметь возможность пользоваться преимуществами e-TIR уже сейчас, Секретариат МДП ЕЭК ООН разработал национальное веб-приложение e-TIR, с помощью которого сотрудники национальных таможенных органов могут осуществлять обмен данными eTIR с международной системой e-TIR до момента полной интеграции информационных систем.

Цифровизация системы МДП позволит снизить до минимума число документов, используемых при транзитных грузоперевозках, и ускорить оценку рисков за счет электронного обмена информацией между национальными таможенными органами. По оценкам МСАТ, применение системы e-TIR способствует сокращению сроков перевозки и транспортных расходов на 80% и 38% соответственно (IRU, 2021).

Среди перспективных направлений использования цифровых инструментов — внедрение электронных накладных СМГС и ЦИМ/СМГС вдоль всех евразийских транспортных коридоров.

Создание цифровой экосистемы международных перевозок и логистики

В рамках реализации Решения Высшего Евразийского экономического совета № 12 от 11 октября 2017 г. «Об Основных направлениях реализации цифровой повестки Евразийского экономического союза до 2025 года», Распоряжения Евразийского межправительственного совета от 31 января 2020 г. № 4 «О формировании цифровых транспортных коридоров Евразийского экономического союза» ведется работа по созданию Экосистемы цифровых транспортных коридоров (ЭЦТК) ЕАЭС. Суть концепции состоит в создании открытой экосистемы транспортно-логистических информационных сервисов на базе передовых цифровых технологий и платформенных решений, в том числе уже существующих, которые обеспечивают эффективное взаимодействие перевозчиков и грузовладельцев как внутри ЕАЭС, так и с третьими странами.

В перечень сервисов и цифровой инфраструктуры ЭЦТК помимо электронных транспортных и товаросопроводительных документов включены:

- сервис по бронированию очереди в автомобильных пунктах пропуска;
- сервис по применению электронных разрешений на международные автомобильные перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также осуществлению контроля таких перевозок, включая весогабаритный контроль;
- сервис по применению электронных навигационных пломб.

В настоящее время успешно проходит создание системы навигационных пломб для отслеживания перевозок грузов и передвижения транспортных средств. Международный договор — соглашение о применении пломб — был подписан главами государств — членов Союза 19 апреля 2022 г.

Принятию соглашения предшествовал ряд пилотных перевозок грузов с участием автомобильного и железнодорожного транспорта на направлениях между Россией, Беларусью и Казахстаном. Соглашение вступило в силу 3 апреля 2023 г. и начнет применяться в 2024 г.

Использование электронных навигационных пломб позволяет на длительном расстоянии в онлайн-режиме наблюдать за транспортным средством и фиксировать любое незаконное действие с товарами, находящимися в опломбированном грузовом отсеке (нарушение опломбированного грузового отсека, разгрузка или замена грузов в режиме транзита, изменение маршрута следования и др.), за счет чего обеспечивается «прозрачность» и таможенная безопасность перевозок.

Соглашение предусматривает поэтапное введение отслеживания с учетом категорий товаров и видов транспорта. Такой подход обеспечит постепенную адаптацию участников перевозок и государственных органов к использованию электронных навигационных пломб.

Помимо отслеживания передвижения грузов, контейнеров и транспортных средств, данная система может обеспечить высокий уровень надежности и непрерывности цепочек поставок. В то же время собранные с помощью этих систем данные по коридору или маршруту перевозки могут быть использованы при анализе и планировании оптимального пути следования транспорта и расходов топлива.

Помимо указанных выше важными направлениями цифровизации международных перевозок грузов в рамках Евразийского транспортного каркаса должны стать:

- обеспечение электронного обмена данными между таможенными службами стран, действующих в развитии конкретного транспортного коридора или маршрута;
- использование предварительного электронного декларирования товаров вдоль транспортного коридора;
- обеспечение электронного обмена данными между пограничными службами, внедрение электронных виз для водителей и других экипажей транспортных средств;
- внедрение электронных разрешений на осуществление международных автомобильных перевозок грузов (положительный опыт использования электронных транзитных разрешений имеется у Постоянного секретариата МПК ТРАСЕКА);
- внедрение электронного коносамента для перевозки грузов между портами на Каспийском море;
- внедрение системы электронных очередей на МАПП и в автомобильно-морских терминалах и транспортно-логистических центрах.

Применение на транспорте цифровых инструментов Четвертой промышленной революции

К ним относятся цифровые двойники и цифровое моделирование, искусственный интеллект, «большие данные», распределенные реестры (блокчейн), интернет вещей, облачные технологии, цифровые платформы, автоматическая идентификация и отслеживание

грузов и др. Многие из этих инструментов уже широко применяются в международном морском судоходстве, в частности, на южных глубоководных маршрутах Европа – Азия (например, блокчейн при оформлении коносаментов и использование спутниковых навигационных пломб).

В среднесрочной перспективе на железнодорожном транспорте, в частности в ЕС и в Китае, ожидается переход к использованию цифровых технологий связи, основанных на стандарте 5G (Future Railway Mobile Communication System, FRMCS). Их внедрение помимо прочего позволит снизить временные интервалы между поездами (а следовательно, увеличить пропускную способность линий) и повысить безопасность движения, что в совокупности приведет к снижению себестоимости железнодорожных перевозок и повышению эффективности использования железнодорожной инфраструктуры. Данная технология могла бы быть применена на Восточном полигоне с целью сокращения интервалов движения между грузовыми поездами. Также планируется внедрение систем автономного вождения, беспилотного транспорта и иных интеллектуальных транспортных систем, которые могут внедряться в первую очередь в крупных перегрузочных терминалах, транспортно-логистических комплексах и морских портах (по примеру полностью автоматизированного морского торгового порта Наньша в Китае).

9.2. Гармонизация международных перевозок и процедур пересечения границ

Меры по совершенствованию мягкой инфраструктуры включают правовую гармонизацию перевозок, транзита и таможенного оформления, информационный обмен, внедрение принципа единого окна, переход к использованию института уполномоченного экономического оператора (УЭО).

Важное значение имеет внедрение единых стандартов в области транспортной инфраструктуры и подвижного состава на базе международных соглашений и конвенций ООН. Стандарты и рекомендуемые практики, которые должны использоваться в рамках Евразийского транспортного каркаса, содержатся в следующих соглашениях и конвенциях ООН:

- Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА);
- Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ);
- Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП);
- Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП);
- Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог (АШД);
- Межправительственное соглашение по сети трансасиатских железных дорог (ТАЖД);
- Межправительственное соглашение о сухих портах;
- Соглашение о принятии согласованных технических правил ООН для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих правил ООН;

- Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров;
- Соглашение о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах.

В части гармонизации и упрощения процедур международных перевозок и пересечения границ вдоль международных транспортных коридоров, входящих в Евразийский транспортный каркас, необходимо внедрение норм, правил и рекомендуемых практик, содержащихся в следующих базовых соглашениях и конвенциях ООН:

- Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах;
- Международная конвенция МДП 1975 г.;
- Международная конвенция о контейнерах и Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок.

Правовая гармонизация в сфере таможенного оформления и упрощения процедур пересечения границ должна предусматривать эффективное взаимодействие всех участников логистических схем доставки, а также современное информационное обеспечение как для принятия решений в области перевозочного процесса, процедур пересечения границ, так и для предоставления перевозчикам, грузовладельцам и экспедиторам комплекса информационных услуг на основе трех элементов:

- Создание единого информационного пространства, включающего совокупность информации об объектах транспортного рынка (данные о грузопотоках в реальном масштабе времени, о состоянии погрузки/выгрузки, о заявках на погрузку и др.). Единое информационное пространство должно обеспечивать обмен данными о транспортных единицах и грузах, находящихся в пути следования на территории всех участвующих стран, а также совместимость информационных систем, используемых транспортными, таможенными и пограничными органами стран, участвующих в развитии транспортного коридора.
- Единое правовое поле в области перевозок (унифицированные перевозочные документы, единые правила взаимодействия в транспортных узлах). В качестве унифицированных транспортных и сопроводительных документов должны быть использованы накладные СМГС и/или ЦИМ/СМГС (для перевозок в направлении Турции) для железнодорожного транспорта, накладные КДПГ для автомобильного транспорта, морские коносаменты для морской перевозки, мультимодальные коносаменты FIATA, вагонные и упаковочные листы, ветеринарные и фитосанитарные сертификаты и др.
- Единое правовое поле в области взаимодействия таможенных служб — использование модели данных ВТамО и автоматизированной системы обработки таможенных данных Asycuda, позволяющей повысить эффективность таможенных процедур за счет их автоматизации и сокращения времени на таможенное оформление.

Применение системы МДП, в частности в Центральной Азии, позволяет существенно, почти на треть, сократить сроки пересечения государственных границ и почти в шесть раз сократить расходы на прохождение пограничного контроля²⁹.

²⁹ <https://www.iru.org/ru/novosti-i-spravochnye-materialy/novosti/na-forume-dlya-azii-i-tikhogo-okeana-obsudili-ustoychivost-cepochek-postavok>

Реализация принципа единого окна должна осуществляться в соответствии с Рекомендацией № 33 («Рекомендация и руководящие принципы по созданию механизма единого окна для улучшения эффективного обмена информацией между торговыми организациями и государственными органами»), разработанной Европейской экономической комиссией ООН (ЕЭК ООН) и Центром по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН).

Внедрение принципа единого окна для международных перевозок должно привести к значительным эффектам как для государственных органов, так и для транспортных компаний, грузовладельцев и экспедиторов.

Внедрение единого окна позволит улучшить управление таможенными и иными рисками, повысить уровень безопасности и увеличить доходы при условии, что будет обеспечено более строгое выполнение участниками внешней торговли и транзита установленных требований.

Взаимодействие таможенных служб стран, участвующих в развитии коридоров и маршрутов Евразийского транспортного каркаса, должно включать следующие ключевые элементы, рекомендованные Всемирной таможенной организацией³⁰:

- 1) информационный обмен между таможенными службами;
- 2) использование гарантийной системы;
- 3) согласованное упрощение формальностей;
- 4) использование системы по управлению рисками;
- 5) внедрение института уполномоченного экономического оператора;
- 6) использование электронных навигационных пломб;
- 7) скоординированное управление границами;
- 8) прозрачность требований и борьба с коррупцией.

Чтобы обеспечить возможность эффективного обмена данными между вовлеченными государственными органами, предлагается использовать стандарты ВТамО — Модель данных ВТамО и инструменты глобальной таможенной сети (GNC).

Самостоятельным направлением сотрудничества пограничных служб стран коридора могут стать договоренности об упрощении визовых процедур для водителей, работников поездных локомотивных бригад, экипажей судов. С этой целью может быть заключено отдельное многостороннее соглашение, в котором будут рассмотрены вопросы:

- выдачи виз членам экипажей транспортных средств на границе или в порту;
- гармонизации перечня необходимых документов (лицензии компании, водительские удостоверения, информация о транспортном средстве и др.), стоимости и сроков оформления виз для членов экипажей транспортных средств;
- оформления многократных виз членам экипажей транспортных средств.

³⁰ Всемирная таможенная организация (2017) Руководство по транзиту: путь к эффективному транзитному режиму.

В рамках такого соглашения пограничные службы заинтересованных стран могут обмениваться информацией о визах, выданных членам экипажей транспортных средств, о добросовестных участниках международных перевозок, а также о нарушителях визового режима.

9.3. Координационные механизмы управления коридорами, включая тарифную политику

Как показал опыт функционирования контейнерных сервисов на Северном и Центральном евразийских коридорах, координация перевозочного процесса и управление функционированием коридора, включая маркетинговую политику, играют важную роль в повышении эффективности.

Координация должна затрагивать всех участников перевозочного процесса, будь то государственные органы (транспортные, таможенные, пограничные, ветеринарные, санитарные, фитосанитарные и др.), компании — владельцы инфраструктуры, операторские компании (перевозчики, экспедиторы, поставщики логистических услуг) или другой заинтересованный бизнес, а также эксперты заинтересованных международных организаций.

Цель координации работы — создание максимально благоприятных условий для осуществления международных перевозок по коридору и прохождения процедур пересечения границ.

Координация должна охватывать следующие аспекты: планы и проекты стран по развитию инфраструктуры, согласованную тарифную политику, унифицированные технологии перевозок и процедуры пересечения границ (включая их цифровизацию), гармонизацию нормативной правовой базы, систему таможенных гарантий, вопросы обеспечения безопасности, маркетинговую политику и т. д.

Для координации работы по развитию МТК могут создаваться временные или постоянные рабочие группы, комиссии, управляющие (координационные) комитеты, ассоциации, проектные офисы и др. Как показал опыт ТМТМ, ассоциация — действенный государственно-частный механизм по стимулированию развития коридора. В соответствии с уставными целями ассоциация будет выражать интересы не только стран, но и компаний (железнодорожных, экспедиторских, судоходных, автомобильных, морских портовых и др.), участвующих в развитии перевозок по коридору. Ассоциация может выработать согласованные тарифы по маршруту, скоординировать работу морского и железнодорожного транспорта, упростить процедуры пересечения границ и организовать регулярные (действующие по расписанию) сервисы — контейнерные блок-поезда на Западном и Восточном маршрутах МТК «Север – Юг», фидерную контейнерную или паромную линию между портами Каспийского моря.

С целью маркетингового продвижения сервисов, осуществляемых по транспортному коридору, привлечения грузопотоков и инвестиций в развитие его инфраструктуры целесообразно информировать грузовладельцев, логистические компании из стран АТР, Персидского залива и Южной Азии о предпринимаемых мерах по созданию благоприятных условий для перевозок грузов по коридору.

Международная поддержка развития коридора может осуществляться по следующим направлениям.

- Создание веб-портала, на котором будут размещены условия перевозок, тарифы, контактная информация о самом коридоре и осуществляемых на нем сервисах.

- Продвижение коридора в рамках международных, региональных и отраслевых международных организаций — комиссий ООН, ОСЖД, ОЭС, СПЕКА и др.
- Многосторонние и двусторонние соглашения и меморандумы.
- Инвестиционное сотрудничество с МБР для привлечения инвестиций в развитие коридора.
- Организация демонстрационных прогонов поездов, автокараванов.

Механизмами реализации мер по координации развития МТК «Север – Юг» и устранению нефизических барьеров могут стать:

- Межгосударственные программы и планы действий по развитию транспортно-логистической инфраструктуры коридора.
- Организация регулярных встреч министров транспорта стран — участниц коридора, а также встреч представителей деловых кругов и ассоциаций в сфере транспорта.
- Вовлечение в реализацию региональных проектов частных инвесторов и международных банков развития.
- Расширение использования многосторонних правовых инструментов, зафиксированных в международных соглашениях и конвенциях ООН в области транспорта.
- Совершенствование двусторонней и многосторонней договорно-правовой базы сотрудничества государств Каспийского региона, в том числе путем внесения изменений и дополнений в действующие двусторонние межправительственные соглашения и заключения новых многосторонних соглашений, в частности, многостороннего соглашения о международном торговом судоходстве на Каспийском море.

Координация тарифной политики при осуществлении перевозок по каждому коридору должна осуществляться заинтересованными железнодорожными перевозчиками на всем пути следования груза.

Цель сквозного тарифа — значительное сокращение последовательных провозных транзитных платежей, взимаемых в расчете за 1 ДФЭ/1 СФЭ (для контейнерных грузов) или 1 тонну груза/1 условный вагон (для генеральных грузов).

Переговоры между железнодорожными перевозчиками и другими вовлеченными сторонами позволят определиться с пропорциональным распределением сквозного транзитного платежа.

Информация о сквозных тарифах должна публиковаться.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Абсаметова, А., Ташенов, А., Забоев, А. (2011) *Развитие авиатранспортного потенциала ЕврАзЭС*. Отраслевой обзор. Алматы: ЕАБР. Доступно на: <https://eabr.org/upload/iblock/60e/Razvitiy-aviatransportnogo-potentsiala-EvrAzES.pdf> (Просмотрено 07 марта 2024).
- Байбикова, Э., Забоев, А. (2014) *Перспективы развития рынка железнодорожных перевозок Единого экономического пространства*. Отраслевой обзор. Алматы: ЕАБР. Доступно на: <https://eabr.org/upload/iblock/518/Perspektivy-razvitiya-rynka-zheleznodorozhnykh-perevozk-Edinogo-ekonomicheskogo-prostranstva.pdf> (Просмотрено 07 марта 2024).
- Винокуров, Е., Либман, А. (2012) *Евразийская континентальная интеграция*. СПб.: ЦИИ ЕАБР. Доступно на: <https://eabr.org/analytics/integration-research/cii-reports/evraziyskaya-kontinentalnaya-integratsiya/> (Просмотрено 07 марта 2024).
- Винокуров, Е., Джадралиев, М., Щербанин, Ю. (2009) *Международные транспортные коридоры ЕврАзЭС: быстрее, дешевле, больше*. Отраслевой обзор. М.: ЕАБР. Доступно на: <https://eabr.org/upload/iblock/eba/Mezhdunarodnye-transportnye-koridory-EvrAzES.pdf> (Просмотрено 07 марта 2024).
- Винокуров, Е., Лобырев, В., Тихомиров, А., Цукарев, Т. (2018) *Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС*. Доклад № 49. СПб.: ЦИИ ЕАБР. Доступно на: <https://eabr.org/analytics/integration-research/cii-reports/transportnye-koridory-shelkovogo-puti-potentsial-rosta-gruzopotokov-chez-aees/> (Просмотрено 07 марта 2024).
- Винокуров, Е., Ахунбаев, А., Бабаджанян, В., Бердигулова, А., Забоев, А., Кузнецов, А., Малахов, А., Перебоев, В., Усманов, Н., Федоров, К., Харитончик, А. (2022) *Экономика Центральной Азии: новый взгляд*. Доклады и рабочие документы 22/2. Алматы, Бишкек, М.: ЕАБР. Доступно на: <https://eabr.org/analytics/special-reports/ekonomika-tsentralnoy-azii-novyy-vzglyad/> (Просмотрено 07 марта 2024).
- Винокуров, Е., Ахунбаев, А., Шашкенов, М., Забоев, А. (2021) *Международный транспортный коридор «Север – Юг»: создание транспортного каркаса Евразии*. Доклады и рабочие документы 21/5. Алматы, М.: ЕАБР. Доступно на: <https://eabr.org/analytics/special-reports/mezhdunarodnyy-transportnyy-koridor-sever-yug-sozdanie-transportnogo-karkasa-evrazii/> (Просмотрено 07 марта 2024).
- Винокуров, Е., Ахунбаев, А., Забоев, А., Усманов, Н. (2022) *Международный транспортный коридор «Север – Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура*. Доклады и рабочие документы 22/2. Алматы: ЕАБР. Доступно на: <https://eabr.org/analytics/special-reports/mezhdunarodnyy-transportnyy-koridor-sever-yug-investitsionnye-resheniya-i-myagkaya-infrastruktura/> (Просмотрено 07 марта 2024).
- Винокуров, Е., Забоев, А., Маслова, С. (2023а) *Трансграничные государственно-частные партнерства*. Доклады и рабочие документы 23/3. Алматы: ЕАБР. Доступно на: <https://eabr.org/analytics/special-reports/transgranichnye-gosudarstvenno-chastnye-partnerstva/> (Просмотрено 07 марта 2024).
- Винокуров, Е., Ахунбаев, А., Чуев, 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: ЕАБР. Доступно на: <https://eabr.org/analytics/special-reports/prodovolstvennaya-bezopasnost-i-raskrytie-agropromyshlennogo-potentsiala-evraziyskogo-regiona/> (Просмотрено 23 октября 2023).
- Винокуров, Е., Ахунбаев, А., Чуев, С., Адахаев, А. (2024) *Инфраструктура Евразии: краткосрочные и среднесрочные тренды*. Доклады и рабочие документы 24/3. Алматы: ЕАБР. Доступно на: <https://eabr.org/analytics/special-reports/infrastruktura-evrazii-kratkosrochnye-i-srednesrochnye-trendy/> (Просмотрено 07 марта 2024).
- ВТамО (2017) *Руководство по транзиту*. Доступно на: <https://www.wcoomd.org//media/wco/public/ru/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/transit/transit-guidelines-final-ru.pdf> (Просмотрено 10 июня 2024).
- Евростат/ЕЭК ООН/МТФ ОЭСР (2019) *Глоссарий по статистике транспорта*. Пятое издание. Доступно на: https://unece.org/sites/default/files/2022-07/1906430R_light.pdf (Просмотрено 11 марта 2024).
- ЕЭК (2024) Доклад за 2023 год о создании и развитии транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь» (включая информацию о реализации Поручения Евразийского межправительственного совета от 21 июня 2022 г. № 8). ЕЭК, Москва, 2024.
- ERA1 (2022) *Автомобильные грузоперевозки из ЕС в Китай: текущее состояние и перспективы*. Доступно на: <https://index1520.com/analytics/avtomobilnye-gruzoperevozki-iz-es-v-kitay-tekushchee-sostoyanie-i-perspektivy/> (Просмотрено 18 марта 2024).
- ERA1 (2022) *Стимулирование экспортных железнодорожных перевозок в Китае: результаты и перспективы*. Доступно на: <https://index1520.com/analytics/stimulirovanie-eksportnykh-zheleznodorozhnykh-perevozk-v-kitae-rezultaty-i-perspektivy/> (Просмотрено 18 марта 2024).
- ERA1 (2023) *Анализ и перспективы Транскаспийского международного транспортного маршрута*. Доступно на: <https://index1520.com/analytics/stimulirovanie-eksportnykh-zheleznodorozhnykh-perevozk-v-kitae-rezultaty-i-perspektivy/> (Просмотрено 18 марта 2024).

- ERA1 (2023) *Поворот на восток: грузопоток Китая в Россию в 2023 году и вызовы транспортной системы*. Доступно на: <https://index1520.com/analytics/povorot-na-vostok-gruzopotok-kitaya-v-rossiyu-v-2023-godu-i-vyzovy-transportnoy-sistemy/> (Просмотрено 18 марта 2024).
- ERA1 (2024) *Контейнерные железнодорожные перевозки на Евразийском пространстве в 2023 году*. Доступно на: <https://index1520.com/analytics/konteynerye-zheleznodorozhnye-perevozki-na-evraziyskom-prostranstve-v-2023-godu/> (Просмотрено 18 марта 2024).
- Институт Азиатского банка развития (2015) *Связи Центральной Азии с глобальными экономическими центрами*. Токио: ИАБР. Доступно на: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/166905/adbi-connecting-central-asia-economic-centers-final-report-russian.pdf> (Просмотрено 11 марта 2024).
- ООН (2021) *Укрепление связей между всеми видами транспорта для обеспечения стабильных и надежных международных перевозок в целях устойчивого развития в период и после пандемии коронавирусного заболевания (COVID-19)*. Резолюция 75-й сессии, принятая Генеральной Ассамблеей 29 июля 2021 г. Доступно на: https://www.un.org/ru/ga/75/docs/75res_nocte.shtml (Просмотрено 16 августа 2022).
- РЖД-Инвест (2021) *Международные транспортные коридоры*. Доступно на: <https://index1520.com/analytics/mezhdunarodnye-transportnye-koridory/> (Просмотрено 18 марта 2024).
- Федеральная таможенная служба (ФТС) (2022) *Россия, Иран и Азербайджан подписали меморандум об упрощении транзитных перевозок*. Доступно на: <https://customs.gov.ru/press/federal/document/354710> (Просмотрено 29 сентября 2022).
- PortNews (2022a) «РЖД Логистика» запустила новый контейнерный железнодорожный сервис по восточной ветке МТК «Север – Юг». Доступно на: <https://portnews.ru/news/331734/> (Просмотрено 29 сентября 2022).
- Arvis, J-F., Raballand, G., Marteau, J-F. (2010) *The Cost of Being Landlocked: Logistics Costs and Supply Chain Reliability*. Washington, DC: The World Bank. Available at: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/2489> (Accessed 26 August 2022).
- CAREC (2022) *CAREC Transport Strategy 2030*. Available at: <https://www.carecprogram.org/uploads/CAREC-Transport-Strategy-2030-1.pdf> (Accessed March 11, 2024).
- IRU, NEA (2010) *New Euro-Asian Land Transport Initiative (NELTI)*. Final Report. Available at: <https://www.iru.org/sites/default/files/2016-01/en-nelti-report-2010.pdf> (Accessed 20 March 2024).
- IRU (2021) *The Global benefits of TIR*. Available at: <https://iru.org/what-we-do/facilitating-trade-and-transit/tir/global-benefits-tir/> (Accessed 3 June 2024)
- Ramboll, U.S. Chamber of Commerce (2006). *Land Transport Options Between Europe and Asia: Commercial Feasibility Study*. Copenhagen, Washington D.C: Ramboll Danmark A/S, U.S. Chamber of Commerce. Available at: <https://www.osce.org/files/f/documents/3/8/41310.pdf> (Accessed 3 June 2024)
- Starr, F. (2018) *Missing Links. Eurasia's Southern Corridor*. Horizons, Spring 2018. Available at: <https://www.cirsd.org/files/000/000/005/66/1d1259bbb0dc30c9fe46cbcd47be277a57b0d93.pdf> (Accessed 19 March 2024).
- UNCTAD (2021) *Review of Maritime Transport 2021*. NY: United Nations Publications. Available at: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf (Accessed 20 March 2024).
- UNECE (2000) *Declaration adopted by the Second International Euro-Asian Conference on Transport held in St. Petersburg, 12–13 September 2000*. Available at: <https://unece.org/DAM/trans/doc/cd/peter2e.pdf> (Accessed 10 January 2024).
- UNECE (2009) *A Methodological Basis for the Definition of Common Criteria Regarding the Identification of Bottlenecks, Missing Links and Quality of Service in Infrastructure Networks*. Doc. UNECE/TRANS/205. Available at: <https://unece.org/DAM/trans/doc/2009/itc/ECE-TRANS-205e.pdf> (Accessed 25 April 2024).
- UNECE, UNESCAP (2007) *Joint Study on Developing Euro-Asian Transport Linkages*. Available at: https://unece.org/DAM/trans/main/eatl/in_house_study.pdf (Accessed 12 March 2024).
- UNECE (2012) *Euro-Asian Transport Linkages. Paving the Way for a More Efficient Euro-Asian Transport*. Phase II. Expert Group Report. Available at: https://unece.org/DAM/trans/main/eatl/docs/EATL_Report_Phase_II.pdf (Accessed 10 January 2024).
- UNECE (2013) *Joint Statement on Future Development of Euro-Asian Transport Links*. Available at: https://unece.org/DAM/trans/doc/2013/itc/Joint_Declaration_on_EATL.pdf (Accessed 12 March 2024).
- UNECE (2020) *Euro-Asian Transport Linkages. Operationalisation of Inland Transport between Europe and Asia*. Available at: <https://unece.org/DAM/trans/doc/2019/wp5/ECE-TRANS-265ere.pdf> (Accessed 12 March 2024).
- UNESCAP (2013) *Intergovernmental Agreement on Dry Ports*. Available at: https://www.unescap.org/sites/default/d8files/2022-02/EN_IntergovernmentalAgreement_Dry_Ports_Consolidated2022.pdf (Accessed 11 March 2024).
- UNESCAP (2017) *Comprehensive Planning of Eurasian Transport Corridors to Strengthen the Intra- and Inter-Regional Transport Connectivity*. Available at: <https://www.unescap.org/resources/comprehensive-planning-eurasian-transport-corridors-strengthen-intra-and-inter-regional> (Accessed 12 March 2024).
- UNESCAP (2019) *Developing Coordination and Institutional Arrangements for the Management of Intermodal Transport Corridors in the ESCAP Region*. Available at: <https://www.unescap.org/sites/default/files/Finalized%20study%20report%20on%20intermodal%20corridors%20December%202019%20%20.pdf> (Accessed 11 January 2024).
- UNESCAP (2020) *Connecting transport infrastructure networks in Asia and Europe in support of interregional sustainable transport connectivity: progress in enhancing transport connectivity between Asia and Europe*. Available at: <https://www.unescap.org/kp/2020/connecting-transport-infrastructure-networks-asia-and-europe-support-interregional#> (Accessed 12 March 2024).

UNESCAP (2022) *Strengthening Port-Hinterland Sustainable Transport Connectivity for Landlocked Developing Countries of the ESCAP Region*. Available at: <https://repository.unescap.org/bitstream/handle/20.500.12870/4246/ESCAP-2022-TD-Strengthening-Port-Hinterland-Sustainable-Transport-Connectivity.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (Accessed 12 March 2024).

UNESCAP (2023) *Southeast Asia-North and Central Asia transport corridors to support strengthening transport connectivity between the two subregions*. Available at: <https://www.unescap.org/kp/2023/southeast-asia-north-and-central-asia-transport-corridors-support-strengthening-transport> (Accessed 12 March 2024).

UNOHRLLS (2020) *Effective Transit Transport Corridor Development and Management: Report on Best Practices*. Available at: <https://www.un.org/ohrlls/news/effective-transit-transport-corridor-development-and-management-report-best-practices-2020> (Accessed 12 March 2024).

UNOHRLLS (2022) *Improving Transport Connectivity for LLDCs and Building Resilient Transport Infrastructure to Support Accelerated Progress Towards the SDGs*. Available at: <https://www.un.org/ohrlls/sites/www.un.org.ohrlls/files/improving-transport-connectivity-lldcs-2022.pdf> (Accessed 12 March 2024).

Vinokurov, E. (2020) *Trans-Eurasian Container Traffic: A Belt and Road Success Story*. Asian Financial Cooperation Association (AFCA). Available at: <https://www.researchgate.net/publication/339018372> (Accessed 28 March 2022).

Vinokurov, E., Ahunbaev, A., Zabojev, A. (2022) International North–South Transport Corridor: Boosting Russia’s “Pivot to the South” and Trans-Eurasian Connectivity. *Russian Journal of Economics* 8(2): 159–173. Available at: <https://doi.org/10.32609/j.ruje.8.86617> (Accessed 28 September 2022).

Vinokurov, E., Jadraliyev, M., Shcherbanin, Yu. (2009) *The EurAsEC Transport Corridors*. Almaty: EDB. Available at: https://eabr.org/upload/iblock/e5a/EurAsEC_Trans_Cor.pdf (Accessed 28 September 2022).

World Bank (2019) *Belt and Road Economics. Opportunities and Risks of Transport Corridors*. Washington, DC: IBRD. Available at: <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/publication/belt-and-road-economics-opportunities-and-risks-of-transport-corridors> (Accessed 19 March 2024).

World Bank (2023) *Middle Trade and Transport Corridor. Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030*. Washington, DC: IBRD, The World Bank. Available at: <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/6248f697aed4be0f770d319dcaa4ca52-0080062023/original/Middle-Trade-and-Transport-Corridor-World-Bank-FINAL.pdf> (Accessed 19 March 2024).

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

АБР	Азиатский банк развития
АТР	Азиатско-Тихоокеанский регион
АТС	автотранспортное средство
АШД	Азиатская шоссейная дорога
БАМ	Байкало-Амурская магистраль
БТК	железнодорожный маршрут Баку – Тбилиси – Карс
ВКМСК	Волго-Каспийский морской судоходный канал
ВСТО	трубопроводная система «Восточная Сибирь – Тихий океан»
ВТамО	Всемирная таможенная организация
ГЧП	государственно-частное партнерство
ДФЭ	двадцатифутовый эквивалент
ЕАБР	Евразийский банк развития
ЕАСТ	Европейская ассоциация свободной торговли
ЕАЭС	Евразийский экономический союз
ЕБРР	Европейский банк реконструкции и развития
ЕМПС	Евразийский межправительственный совет
ЕС	Европейский союз
ЕЭК	Евразийская экономическая комиссия
ЕЭК ООН	Европейская экономическая комиссия ООН
ЖДПП	железнодорожный пункт пропуска
ЗСТ	зона свободной торговли
КДПГ	Конвенция о договоре международной перевозки груза автомобильным транспортом (CMR)
КНР	Китайская Народная Республика
МАПП	международный автомобильный пункт пропуска
МБР	многосторонний банк развития
МДП	международная дорожная перевозка, система (TIR System)
МПК	межправительственная комиссия
МСАТ	Международный союз автомобильного транспорта
МТК	международный транспортный коридор
МТМ ЕЭК	международный транспортный маршрут Европа – Западный Китай
ОМС	основное межправительственное соглашение
ООН	Организация Объединенных Наций
ОСЖД	Организация сотрудничества железных дорог
ОТЛК ЕРА	Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс
ОЭС (ЕСО)	Организация экономического сотрудничества
ПАО	публичное акционерное общество

СЕФАКТ ООН	Центр Организации Объединенных Наций по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям
СМП	Северный морской путь
СНГ	Содружество Независимых Государств
СПЕКА	Специальная программа ООН для экономик Центральной Азии
СУАР	Синьцзян-Уйгурский автономный район Китая
США	Соединенные Штаты Америки
ТАЖД	Трансазиатская железная дорога
ТАТ	транспортный коридор Таджикистан – Афганистан – Туркменистан
ТМТМ	Транскаспийский международный транспортный маршрут (Срединный коридор)
ТРАСЕКА	транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия
ТС	транспортное средство
ТЭО	технико-экономическое обоснование
УЭО	уполномоченный экономический оператор
ЦАРЭС	Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество
ЦИМ/СМГС	унифицированная железнодорожная накладная
ЭСКАТО ООН	Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана
BRI	инициатива «Пояс и путь» (Belt and Road Initiative)
COVID-19	коронавирусная инфекция 2019 г.
СРЕС	China Pakistan Economic Corridor (экономический коридор Китай – Пакистан)
e-CMR	electronic CMR consignment note (электронная накладная КДПГ)
ЕРСF	Engineering, Procurement, Construction, Financing (инжиниринг, снабжение, строительство и финансирование) — форма контрактования на строительство объекта
e-TIR	electronic TIR carnet (электронная книжка МДП)
FMCG	Fast-Moving Consumer Goods (быстро доставляемые потребительские товары)
FTL	Full Truck Load (грузовое АТС с полной загрузкой)
LTL	Less than Truck Load (грузовое АТС со сборными грузами)
TEN-T	Trans-European Transport Network (Трансъевропейская транспортная сеть)
%	процент
% г/г	годовой темп прироста
г.	год
гг.	годы
долл.	доллар
км	километр
м	метр
млн	миллион
млрд	миллиард
трлн	триллион
тыс.	тысяча



АНАЛИТИКА НА САЙТЕ ЕАБР



Макроэкономический прогноз (RU/EN)

Макроэкономический прогноз ЕАБР 2024–2026

ЕАБР прогнозирует рост агрегированного ВВП стран — участниц Банка более 3% в 2024 году. Темпы роста экономики Евразийского региона сложатся выше мировых.



Доклад 24/5 (RU/EN)

Питьевое водоснабжение и водоотведение в Центральной Азии

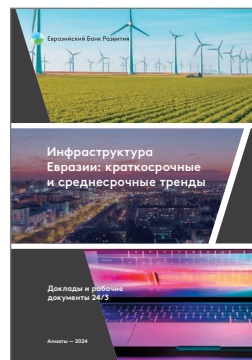
В Центральной Азии 10 млн человек не имеют доступа к безопасной питьевой воде. С учетом приоритетного значения питьевой воды для здоровья населения и масштаба вызовов, в регионе требуется комплексный подход. В новом исследовании ЕАБР представлен набор практических шагов, который формирует такой подход.



Доклад 24/4 (RU/EN)

Нефтегазохимическая промышленность Евразии: перспективы углубления переработки

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



Доклад 24/3 (RU/EN)

Инфраструктура Евразии: краткосрочные и среднесрочные тренды

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



Доклад 24/2 (RU/EN)

Экономическое сотрудничество в Евразии: практические решения

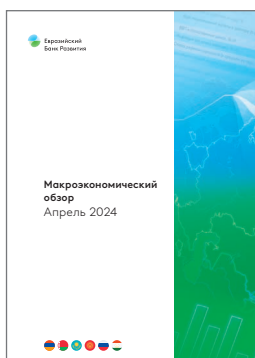
Новый доклад «Экономическое сотрудничество в Евразии: практические решения» содержит «меню» из прикладных решений, которые можно реализовать достаточно быстро и в гибких конфигурациях участвующих стран и которые направлены на развитие их взаимовыгодного сотрудничества.



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 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 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 Евразийского региона

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



Доклад 22/4 (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.



Евразийский Банк Развития

**ДИРЕКЦИЯ ПО АНАЛИТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ
ЕВРАЗИЙСКОГО БАНКА РАЗВИТИЯ**

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



Евразийский Банк Развития

www.eabr.org