



Центр научно-технической информации и библиотек
– филиал ОАО «РЖД»

Дифференцированное Обеспечение Руководства

81/2024

Евразийский транспортный каркас

В конце июня 2024 года в г. Алматы (Республика Казахстан) Евразийский банк развития (ЕАБР) провел деловой форум и годовое собрание, к участию в которых были приглашены представители многосторонних банков развития (МБР) и международных организаций, органов государственной власти и бизнеса, научных и экспертных кругов. Мероприятие объединило в себе сразу несколько форматов и прошло под знаком расширения партнерства и обмена аналитическими работами и опытом в решении ключевых для региона вызовов, в том числе в области водно-энергетического баланса, развития транспортно-логистических маршрутов, финансовых рынков и других вопросов.

Будущему развитию транспорта в Евразии, ключевым проектам, применению инноваций была посвящена сессия «Евразийский транспортный каркас: потенциал, проблемы, решения», на которой презентовано исследование ЕАБР «Евразийский транспортный каркас».

В докладе по данной теме ЕАБР представил итоги работы аналитической команды Банка по анализу перспектив развития важнейших для экономик стран региона сквозных трансграничных транспортных коридоров. Преодоление вызовов для совершенствования транспортной связанности – ключ к преобразованию экономик стран Центральной Азии. Пять из пяти стран региона не имеют выхода к мировому океану, а Узбекистан является страной, вдвойне не имеющей выхода к морю¹. Удаленность стран Центральной Азии от мировых рынков и гораздо более высокие расходы, связанные с реализацией товаров или услуг, чем в

¹ Окружена только странами не имеющими выхода к морю.

прибрежных государствах, создают серьезные ограничения на развитие таких стран. Некоторые производственные ниши не имеют шанса возникнуть, потому что издержки слишком высоки.

Именно поэтому ЕАБР продвигает концепцию Евразийского транспортного каркаса (ЕТК). В состав ЕТК входят пять ключевых международных транспортных коридоров – Северный, Центральный и Южный евразийские коридоры, МТК ТРАСЕКА и МТК «Север – Юг», дополненные ответвлениями и региональными маршрутами. Суммарный объем международных перевозок грузов в 2023 году по пяти коридорам Евразийского транспортного каркаса аналитики ЕАБР оценивают в размере 260 млн тонн, в том числе 3,6 млн контейнеров.

В основе Концепции лежит понимание того, что при сопряжении транспортных коридоров Восток-Запад и Север-Юг возникает синергия. Тем самым создаются новые возможности для логистики, новые маршруты, сквозные тарифы.

Эксперты ЕАБР прогнозируют следующие эффекты ЕТК:

- 40% прирост грузопотока за счет сопряжения транспортных коридоров;
- 600 млн человек будут обеспечены продовольствием за счёт экспорта агропродукции;

- до 300% – потенциал роста торговли между странами Центральной Азии и Индией;

- 15% транспортных издержек может быть сэкономлено за счёт мультимодальных логистических технологий.

Улучшение транспортной связанности стран Центральной Азии означает сокращение расходов. А сам регион получает шанс стать транспортным перекрестком в Центральной Азии. По прогнозу ЕАБР объемы перевозок грузов по трем ключевым коридорам, проходящим через Центральную Азию, возрастут к 2030 году в 1,5 раза до 95 млн тонн. Рост контейнерного трафика прогнозируется еще более существенным – почти на две трети к 2030 году до 1,7 млн контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте.

«В настоящее время транспортные издержки для стран, не имеющих выхода к морю, в 1,4 раза выше, чем для прибрежных государств. Даже во времена Великого шелкового пути торговые маршруты в Центральной Азии были преимущественно широтными, то есть на направлении восток–запад.

Формирование новых транспортных связей на направлении север – юг является историческим шансом для Центральной Азии. Это возможность стать транспортным перекрестком континента, открыть для себя новые производственные ниши, радикально улучшить условия внешней торговли, особенно с Западной и Южной Азией», – сказал заместитель председателя

правления – главный экономист ЕАБР Евгений Винокуров.

Расчеты с использованием гравитационной модели Международного торгового центра показывают, что нереализованный потенциал торговли между Индией и странами Центральной Азии в 2 раза превышает средний за 5 лет фактический объем торговли между ними из-за недостаточной транспортной доступности, неудобства и дороговизны транспортного сообщения.

Эксперты считают, что важным является развитие мягкой инфраструктуры Евразийского транспортного каркаса. В основе совершенствования мягкой инфраструктуры лежит реализация трех принципов – гармонизации, координации и цифровизации. Например, экспорт в странах Центральной Азии может вырасти на 18% при сокращении вдвое времени простоя грузов и транспортных средств на границах. При этом переход на цифровые технологии и транспортно-сопроводительные документы может дать до 4 дней экономии при пересечении границ в ходе международных грузовых перевозок.

Аналитики ЕАБР подчеркивают, что непереносимое условие функционирования и дальнейшего успешного развития Евразийского транспортного каркаса – развитие подходов к транспортным узлам и морским портам, строительство и модернизация погранпереходов, необходимой вспомогательной инфраструктуры, в первую очередь сухих портов и транспортно-логистических центров.

Вместе с тем реализация этого потенциала в полной мере требует слаженных совместных усилий всех участников – грузовладельцев и владельцев инфраструктуры, регуляторов, наднациональных организаций, финансирующих организаций.

Источники: материалы сайтов ru.sputnik.kz; am.eabr.org/ru; asmannews.ru.