



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

Дифференцированное Обеспечение Руководства

14/2025

Перспективы развития коридоров Евразийского транспортного каркаса

В течение последних нескольких лет своей деятельности в качестве ключевого регионального института развития и реализации различных инфраструктурных проектов Евразийский банк развития (ЕАБР) концептуально обосновал понятие Евразийского транспортного каркаса, в основу которого 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.

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

В состав ЕТК входят пять основных 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 (рис. 1).

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 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. Коридор является преимущественно железнодорожным, на автомобильный транспорт приходится лишь 3% от общего объема международных перевозок.

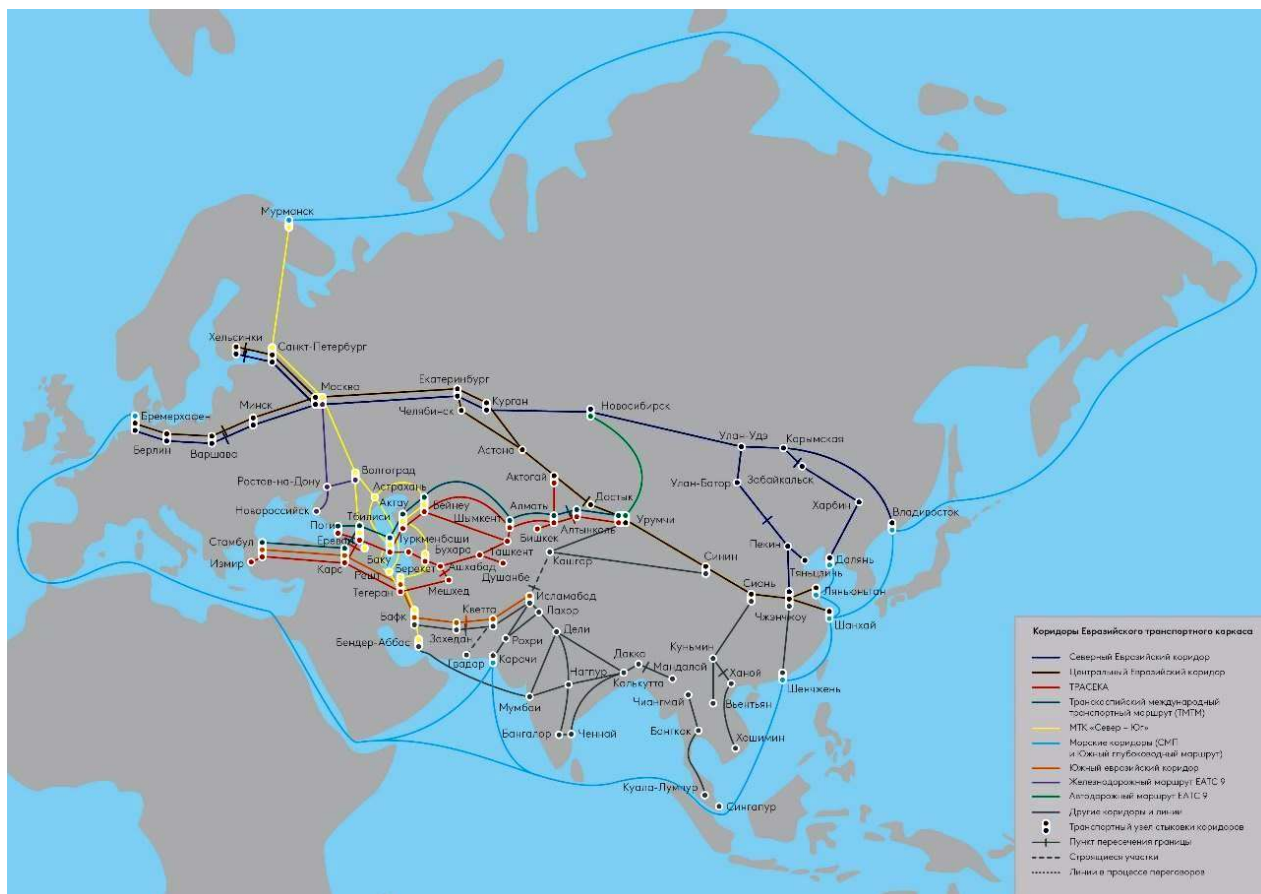


Рис. 1. Коридоры Евразийского транспортного каркаса

Центральный евразийский коридор лидирует по развитию контейнерных перевозок. Он обслуживает транспортные связи между Китаем, странами ЕАЭС и Западной Европой по кратчайшему расстоянию. На его долю 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 – Европа – Китай, 462,9 тыс. – в сообщении Китай – ЕАЭС – Китай. С 2018 г. объем китайского контейнерного транзита вырос в 4,2 раза.

МТК ТРАСЕКА обеспечивает внутреннюю и внешнюю транспортную связанность стран Центральной Азии и Южного Кавказа. На его долю

приходится почти 20% от общего объема 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 долю которого 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.

МТК «Север – Юг» стремительно развивается, будучи меридиональным стержнем ЕТК. Он обеспечивает транспортные связи России, стран ЕАЭС и Центральной Азии с государствами Персидского залива и Южной Азии. В 2023 г. по трем маршрутам этого коридора было перевезено 19 млн т грузов, из них 12,5 млн т – 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 т. Объем контейнерных перевозок по коридору пока невелик (около 50 тыс. ДФЭ в 2023 г.), однако динамично растет благодаря развитию контейнерного сервиса по Восточному маршруту коридора 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 контейнерных перевозок по всем 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 из-за отсутствия ряда участков железных и автодорог, закрытых границ между некоторыми странами Южной Азии и др.

Суммарный объем международных перевозок грузов по пяти коридорам в 2023 г. превысил 260 млн т, в том числе 3,6 млн ДФЭ. По сравнению с 2013 г. перевозки контейнеров выросли более чем в 3 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.

В общем объеме перевозок грузов по коридорам ЕТК значителен и продолжает расти удельный вес товаров внешней торговли Китая. По Северному евразийскому коридору доля Китая в объеме международных перевозок превысила 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 2013-2023 гг. в 200 раз.

К перспективным проектам развития ЕТК 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; коридора Таджикистан – Афганистан – Туркменистан; новых коридоров Россия – Китай в Восточной Сибири и Россия – Монголия – Китай в Западной Сибири. Три из пяти названных инициатив предполагают создание новых меридиональных коридоров, способных значительно изменить транспортную ситуацию и направления грузопотоков в Евразии.

На отдельных участках евразийских транспортных коридоров имеются узкие места и 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 ЕТК 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) проекты строительства, реконструкции и модернизации транспортной инфраструктуры международного значения.

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 ЕТК потребует увеличения числа и мощности объектов вспомогательной транспортной инфраструктуры. Потенциал частных инвестиций может быть широко востребован в этой сфере.

*Источники: материалы Евразийского банка развития (eabr.org);
index1520.com, 30.11.2024*