



10th Railway Working Group Meeting

3-5 June 2026 | Ulaanbaatar, Mongolia

10-е заседание Рабочей группы по железнодорожному транспорту

3-5 июня 2026 года | Улан-Батор, Монголия



ВВЕДЕНИЕ

Развитие железнодорожных грузоперевозок в Центральной и Западной Азии

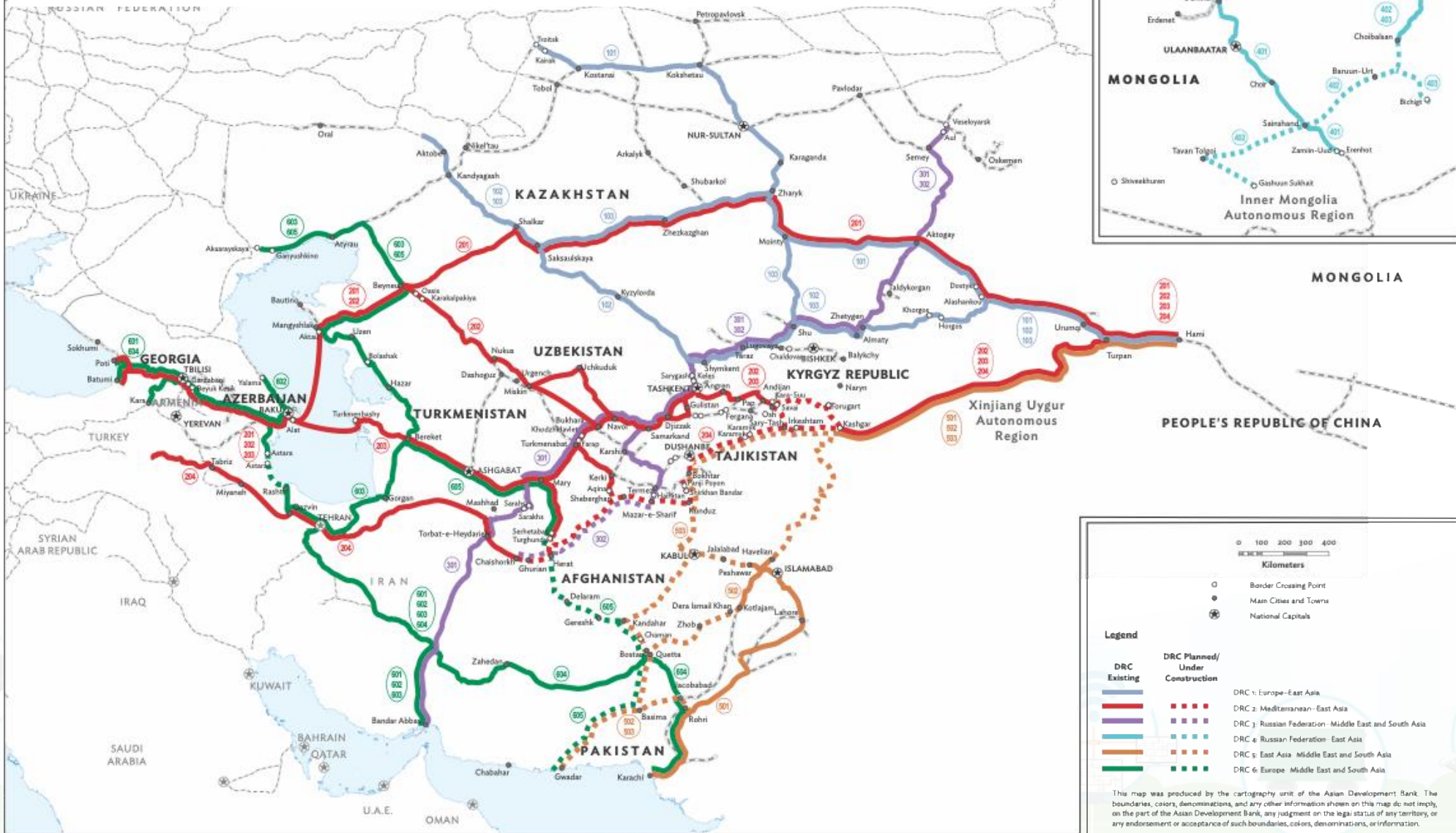
Основные тенденции и вызовы

Юрген Слюйтер

Старший специалист по транспорту
SD1-TRA



ВЫДЕЛЕННЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КОРИДОРЫ ЦЕНТРАЛЬНОАЗИАТСКОГО РЕГИОНАЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА



Source: CAREC Secretariat

События в секторе

Масштабные инвестиции в инфраструктуру

Значительный рост объемов железнодорожных грузоперевозок

Сбои в глобальной логистике приводят к изменению маршрутов (Украина, Суэцкий канал/Красное море, Иран)

Переход к системе с несколькими коридорами

Интермодальные перевозки

Регулярные грузовые перевозки, повышающие надежность и конкурентоспособность

Значительное сокращение времени в пути

Разнообразный ассортимент грузов с более сбалансированными потоками

Евразийские железнодорожные коридоры

Соединяющие Азию с Европой и другими регионами

СЕВЕРНЫЙ КОРИДОР

Китай – Казахстан – Россия – Европа
(через Транссибирскую магистраль)

СРЕДНИЙ КОРИДОР

Китай – Казахстан – Каспийское море -
Кавказ – Турция - Европа

ЮЖНЫЙ КОРИДОР (СЕВЕР-ЮГ)

Россия – Азербайджан – Иран –
Персидский залив – Индия



Стратегические изменения для ЦЗА

**Переход от
транзитного региона
к интегрированному
транспортному узлу**

- Развитие промышленных зон вдоль коридоров
- Рост спроса на внутренние железнодорожные грузоперевозки
- Рост региональной торговли

**Мультимодальные
логистические
цепочки**

- Железнодорожные перевозки + каспийское судоходство
- Контейнерные/блочные перевозки (регулярные рейсы)
- Цифровизация и координация таможенных процедур

Институциональный контекст

- Государственная поддержка инвестиций и развития хабов
- Улучшение институциональной и региональной координации (тарифы, таможенные процедуры)
- Акцент на цифровизацию, стандартизацию и надежность обслуживания



INFRASTRUCTURE
DEVELOPMENT



Выводы

Железнодорожные перевозки стали надежным звеном в глобальных цепочках поставок

Быстрорастущие рынки грузовых перевозок

Модернизация и интеграция сетей

ЦЗА является ключевым продолжением железнодорожной системы КНР, но уже не является лишь транзитной зоной

Создание добавленной стоимости на местном уровне вдоль транспортных коридоров

Переход от одного доминирующего маршрута (через Россию) к системе с несколькими коридорами

Железнодорожный транспорт переходит к надежным услугам, ориентированным на потребителя

Более сбалансированные потоки

«Узкие места» и структурные проблемы

Ограничения пропускной способности железнодорожной инфраструктуры

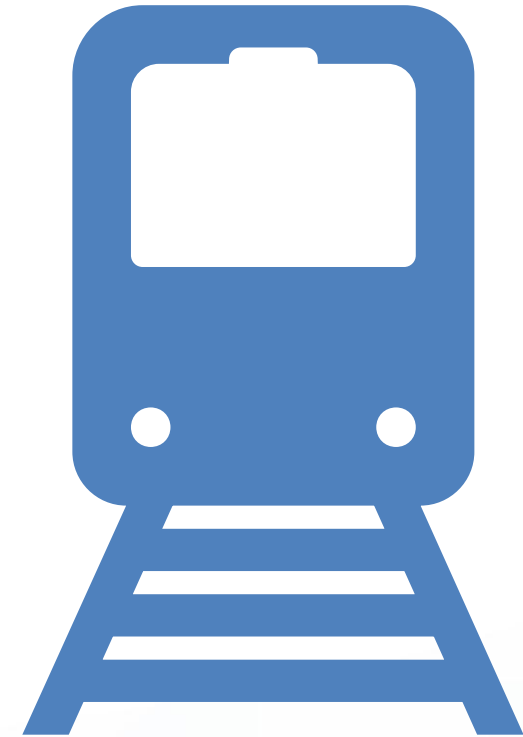
Ограничения пропускной способности на границах и в портах

Конкуренция с морскими перевозками

Политическая зависимость от основных игроков (КНР, Россия)

Смена ширины колеи (КНР, бывшие советские сети, Европа)

Фрагментированное регулирование и цифровизация





Сравнение коридоров

	Северный коридор	Средний коридор	Коридор Север-Юг
Главная ось	Китай–Европа	Китай–Европа (через Кавказ)	Россия — Индия/Персидский залив
Время в пути	★ Самое короткое (14–18 дней)	Среднее (19–25 дней)	Среднее (20–30 дней)
Надежность	⚠️ Политический риск	Повышается	Переменная
Пропускная способность	★ Высокая	Растет	Ограничена
Смена видов транспорта	Минимальная	Железная дорога + море	Железная дорога + море
Тенденция роста	↘️ Застой	📈 Быстрый рост	📈 Развивающийся
Основной фактор развития	Эффективность	Геополитика + диверсификация	Санкции + торговля с южными странами (новые рынки)