

Сазонов С.Л., Ли Фэн (КНР), Фу Яньцзе (КНР), Каменщиков О.И.

## Синьцзян становится основным международным транзитным хабом Китая

**Аннотация.** В конце 2023 г. Государственный Совет КНР образовал крупнейшую в Китае зону свободной торговли Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР), которая охватила столицу региона город Урумчи, и два округа — Кашгар (Каши) и Хоргос, которые являются важными узлами для грузовых поездов Китай—Европа флагманского китайского проекта «Пояс и Путь». СУАР, расположенный в самом сердце континента Евразия, а также на пересечении Китайско-Пакистанского экономического коридора и маршрута Китай—Центральная Азия—Западная Азия, имеет уникальное географическое преимущество в доступе к огромным соседним рынкам с общей численностью населения 2,8 млрд человек. Поскольку СУАР расположен на западной границе Китая и граничит с восемью странами — Монголией, Россией, Казахстаном, Кыргызстаном, Таджикистаном, Афганистаном, Пакистаном и Индией, этот план имеет стратегическое значение в усилении экономической и торговой интеграции между СУАР, РФ, Центральной, Западной и Южной Азией. Сегодня более 90 % объема транзитного евразийского железнодорожного и автомобильного грузопотока направляется через СУАР в соседние с КНР страны. В 2023 г. объем внешней торговли СУАР составил 50,42 млрд долл., причем ее ежемесячные темпы роста достигали двузначного значения в течение 26 месяцев подряд — автономный район занял второе место в Китае по темпам роста объема внешней торговли среди всех административных единиц провинциального уровня КНР и впервые в истории объем внешней торговли СУАР превысил 350 млрд юаней.

**Ключевые слова:** Китай, Евразия, Синьцзян-Уйгурский автономный район, Центральная Азия, Европа, Россия, зона свободной торговли, транзит, пограничный переход, экспорт, транспортный коридор.

**Авторы:** Сазонов Сергей Леонидович, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник, Институт Китая и современной Азии РАН (ИКСА РАН). E-mail: sazonovch@mail.ru

Ли Фэн (КНР), аспирант, Институт Китая и современной Азии РАН (ИКСА РАН). E-mail: lf515481@gmail.com

Фу Яньцзе (КНР), сотрудник Института Цинхуа. E-mail: lf515481@gmail.com

Каменщиков Олег Игоревич, аспирант, Институт Китая и современной Азии РАН (ИКСА РАН). E-mail: oleg.aqtrial@yandex.ru

**Для цитирования:** Сазонов С.Л., Ли Фэн, Фу Яньцзе, Каменщиков О.И. Синьцзян становится основным международным транзитным хабом Китая // Современная Азия: политика, экономика, общество. 2024. № 2. С. 17—29. DOI: 10.48647/ICCA.2024.74.15.003.

## *S.L. Sazonov, Li Feng, Fu Yangie, O.I. Kamenshchikov* **Xinjiang becomes China's main international transit hub**

**Abstract.** At the end of 2023, the State Council of the People's Republic of China established the largest free trade zone in China, the XUAR, which covered the capital of the region, Urumqi, and two districts Kashgar (Kashi) and Khorghos, which are important hubs for China–Europe freight trains of the flagship Chinese Belt and Road project. XUAR, located in the heart of the Eurasian continent, as well as at the intersection of the China–Pakistan Economic Corridor and the China–Central Asia–West Asia route, has a unique geographical advantage in access to huge neighboring markets with a total population of 2.8 billion people. Since the XUAR is located on the westernmost border of China and borders eight countries — Mongolia, Russia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Afghanistan, Pakistan and India — this plan is of strategic importance in strengthening economic and trade integration between the XUAR, the Russian Federation, Central, Western and South Asia. Today, more than 90 % of the volume of transit Eurasian rail and road freight traffic is transported through the XUAR to neighboring countries with the PRC. In 2023 The volume of foreign trade of the XUAR amounted to \$ 50.42 billion, and the monthly growth rate of the volume of foreign trade of the XUAR reached double digits for 26 consecutive months. The autonomous region ranked second in China in terms of growth in foreign trade among all administrative units of the provincial level of the PRC and for the first time in history, the volume of foreign trade of the XUAR exceeded 350 billion yuan.

**Keywords:** China, Eurasia, Xinjiang Uygur Autonomous Region, Central Asia, Europe, Russia, free trade zone, transit, border crossing, export, transport corridor.

**Author:** *Sazonov Sergey L.*, PhD (Economy), Leading Researcher Institute of China and Contemporary Asia of the Russian Academy of Sciences. E-mail: sazonovch@mail.ru;

*Li Feng*, postgraduate student, Institute of China and Contemporary Asia of the Russian Academy of Sciences. E-mail: lf515481@gmail.com

*Fu Yangie*, employee of Tsinghua University. E-mail: lf515481@gmail.com

*Kamenshchikov Oleg I.*, postgraduate student, Institute of China and Contemporary Asia of the Russian Academy of Sciences. E-mail: oleg.aqtrial@yandex.ru

**For citation:** Sazonov S.L., Feng Li, Yangie Fu, Kamenshchikov O.I. Xinjiang becomes China's main international transit hub. *Sovremennaya Aziya: Politika, Ekonomika, Obshchestvo* [Modern Asia: Politics, Economy, Society], 2024, no. 2, pp. 17–29. (In Russ.). DOI: 10.48647/ICCA.2024.74.15.003.

Государственный Совет КНР 31 октября 2023 г. издал циркуляр об образовании зоны свободной торговли (ЗСТ) СУАР, которая стала 22 пилотной ЗСТ Китая и первой в северо-западных административных единицах провинциального уровня КНР [1]. ЗСТ СУАР, которая официально начала свою деятельность 1 ноября 2023 г., является разновидностью особой экономической зоны, где товары можно импортировать, перерабатывать, производить и экспортировать без прямого таможенного вмешательства. Каждая ЗСТ в Китае имеет конкретную промышленную и экономическую направленность и свой набор стимулов, предназначенных для достижения ее целей, которые соответствуют текущим политическим приоритетам правительства Китая. Общий план строительства пилотной ЗСТ направлен на то, чтобы «сделать СУАР образцом высококачественного развития центра-

льных и западных провинций Китая, повысить его роль в качестве плацдарма для сотрудничества со странами Центральной Азии и Европы и внести позитивный вклад в совместное строительство китайско-центрально-азиатского сообщества общего будущего». Согласно плану, ЗСТ СУАР будет иметь общую площадь 179,66 кв. км (что больше, чем существующие зоны свободной торговли в других частях Китая, площадь которых обычно не превышает 120 кв. км) и охватывать три территории в столице региона Урумчи, городских округах Кашгар (Каши) и Хоргос — все они являются важными узлами для грузовых поездов Китай — Европа, флагманского проекта «Пояс и Путь», который считается «золотым проходом» между Азией и Европой. В городе Хоргос также находится Китайско-Казахстанский центр международного сотрудничества, первая в Китае трансграничная зона свободной торговли [2]. Предполагается, что эти три области будут играть разные роли и им будет предоставлена большая автономия в реформировании. После трех—пяти лет реализации пилотная зона будет преобразована в высококласный парк свободной торговли с развитой транспортной инфраструктурой, предоставляющий преференциальный доступ для инвестиций. Исходя из своего географического преимущества, столица автономного района г. Урумчи сосредоточится на развитии современной логистики, глобальной торговли, передового производства, а также новых развивающихся отраслей, таких как новая энергетика и новые материалы. Город также станет важной платформой для обмена и сотрудничества с соседними странами, в том числе Центральной Азии [3].

В рамках одного из флагманских проектов по строительству центральной зоны «Экономического пояса Шелкового пути» в 2023 г. правительство завершило формирование нескольких функциональных зон, включая комплексную таможенную зону Урумчи, центр консолидации Китайско-европейского экспресса и мультимодальный транспортный центр Урумчи. Из центра консолидации Урумчи, поезда, следующие на запад, могут добраться до Казахстана за два дня, России — за восемь и Нидерландов — за 16 дней [4]. Участие Казахстана в инициативе «Пояс и Путь» стратегически и экономически выгодно для него, поскольку до 85 % железнодорожных маршрутов Китай — Европа проходит через Казахстан, который связует внутреннюю страну с 200 городами в 25 европейских государствах, а также более чем с сотней городов в 11 азиатских странах. Если посмотреть на юг, то более 80 % основных видов товаров Казахстана, таких как минеральные продукты и зерно, экспортируется через порт Ляньюньган в провинции Цзянсу Восточного Китая, где эти товары собираются и отправляются на более чем две сотни международных рынков, причем «Соглашение о транспортировке» осуществляется в рамках логистического сотрудничества между Китаем и Казахстаном, запущенного в 2014 г., которое стало первым китайско-казахстанским проектом в рамках инициативы. Китайский мегапроект превратил страны, не имеющие выхода к морю, такие как Казахстан, Лаос, не только в «связанные сушей», но и «связанные морским путем», еще больше открыв им двери на глобальные рынки.

В циркуляре отмечается, что городской округ Хоргос намерен использовать свои преимущества в качестве центра международного сотрудничества для развития современных отраслей услуг, таких как трансграничная логистика, финансовые услуги, а также стать образцом в трансграничном инфраструктурном

сотрудничестве со странами Центральной Азии. КПП Хоргос — один из ближайших погранпереходов к странам Центральной Азии и Европы и по данным таможенного управления Хоргос с тех пор как в 2016 г. через железнодорожный КПП Хоргос прошел первый грузовой поезд Китай — Европа, количество транзитных поездов увеличилось с менее чем 700 до более чем 7 тыс. в 2022 г. Через КПП проходит 18 железнодорожных линий в 19 стран, в том числе в Германию, Польшу и Бельгию, перевоза более 200 категорий грузов. Экспортируемая продукция включает электронные товары, одежду и автомобили, а импортируемая через КПП — сельскохозяйственную продукцию и продукты питания [5].

В последние годы была проделана большая работа по модернизации КПП Хоргос и упрощению процедур для облегчения экспорта автомобилей. Изначально на КПП Хоргос на въезд и выезд было по одной транзитной дороге. В 2023 г. их число увеличилось до четырех в обе стороны, что привело к увеличению пропускной способности КПП и повышению эффективности работы — оформление каждого транспортного средства занимает примерно 10 секунд. В 2023 г. объем грузоперевозок через КПП Хоргос увеличился до 40 млн т, по объемам грузовых перевозок импортных и экспортных товаров Хоргос занимает первое место в СУАР восьмой год подряд. В целях повышения эффективности таможенного оформления таможня Хоргоса и таможня Казахстана сформировали механизм регулярных встреч и благодаря многочисленным двусторонним консультациям таможенные службы стран оптимизировали скорость таможенного оформления. Кроме этого, в 2023 г. был открыт специальный коридор для экспорта транспортных средств и введено 24-часовое таможенное оформление. КПП Хоргос стал первым автомобильным пунктом пропуска в СУАР, который занимается таможенным оформлением 24 часа в сутки ежедневно за исключением праздничных дней.

На территории округа Кашгар в СУАР площадью 112057 кв. км размещены три КПП, а учитывая еще два КПП, расположенных в соседнем Кезилесу-Кыргызском автономном округе СУАР, городской округ Кашгар имеет прямой выход в Пакистан, Таджикистан, Киргизия и Афганистан, а также служит воротами в Россию и европейские страны. По данным таможенного управления Кашгара, в 2023 г. объем внешней торговли округа по сравнению с 2022 г. вырос на 71,2 % и достиг 83,6 млрд юаней, что составило 23,4 % от объема внешней торговли СУАР [6]. Кроме того, 11 ноября 2023 г. в СУАР была открыта пилотная зона свободной торговли Кашгар площадью 28,48 кв. км, которая будет способствовать развитию современных отраслей услуг, таких как международная логистика и трансграничная электронная торговля, а также создаст базу по переработке и распределению товаров, соединяющую рынки Центральной и Южной Азии. Согласно общему плану развития ЗСТ СУАР, используя преимущества каналов международной торговли и логистики, ЗСТ Кашгар будет расширять и укреплять логистические связи с соседними государствами с упором на укрупнение объемов экспорта товаров, а также на развитие таких отраслей, как переработка сельскохозяйственной продукции, текстильная и швейная промышленность, а также сборка электроники [7].

Поскольку СУАР расположен на самом западном участке границы Китая и граничит с восемью странами — Монголией, Россией, Казахстаном, Киргизией,

Таджикистаном, Афганистаном, Пакистаном и Индией, — этот план имеет стратегическое значение в усилении экономической и торговой интеграции между СУАР, РФ, Центральной, Западной и Южной Азией. Следует отметить, что СУАР имеет хорошие возможности не только для расширения торговли и связей Китая с восемью соседними странами, но и служит мостом для КНР в Центральную Азию, Европу и на Ближний Восток. В 2023 г. объем внешней торговли СУАР составил 357,33 млрд юаней (50,42 млрд долл.), увеличившись на 45,9 % по сравнению с 2022 г., причем ежемесячные темпы роста объема внешней торговли СУАР достигали двузначного значения в течение 26 месяцев подряд. Автономный район занял второе место в Китае по темпам роста объема внешней торговли среди всех административных единиц провинциального уровня КНР и впервые в истории объем внешней торговли СУАР превысил 350 млрд юаней. В 2023 г. доля внешней торговли СУАР со странами, участвующими в инициативе «Пояс и Путь», достигла 94 % от общего объема внешней торговли автономного района по сравнению с 89 % в 2013 г. [8]. Оптимизация структуры внешней торговли СУАР отражает стратегический сдвиг в сторону увеличения доли экспорта высокотехнологичной продукции с высокой добавленной стоимостью — в 2023 г. объем экспорта высокотехнологичной электромеханической продукции автономного района составил 259,1 млрд юаней, т. е. почти 86 % от общего объема экспорта СУАР, причем экспорт электромобилей, литий-ионных аккумуляторных батарей и фотоэлектрической продукции вырос по сравнению с 2022 г. более чем на 9 %, до 2,96 млрд юаней [9]. В предстоящий период правительство СУАР ставит перед собой более масштабные цели развития — в 2024 г. автономный район запланировал целевой показатель темпов роста объема ВРП на уровне около 6,5 %, что заметно выше целевых показателей темпов роста объема ВРП в среднем на 5 %, установленных во многих других административных единицах провинциального уровня Китая. В 2024 г. власти СУАР также намерены обеспечить темпы роста внешней торговли на уровне около 20 % [10].

По данным регионального коммерческого бюро, в 2023 г. объем внешнеторговых грузов, прошедших через КПП СУАР, достиг рекордного уровня в 74,7 млн т, т. е. на 8,6 % больше, чем в 2022 г., что было обеспечено повышением эффективности таможенного оформления и бесперебойной работой грузовых поездов Китай — Европа, причем время досмотра каждого поезда на таможне в 2023 г. сократилось с 70 до 35 минут. Кроме того, введенный в 2023 г. «зеленый коридор» для ускоренного таможенного оформления сельхозпродукции охватывает все восемь автодорожных КПП, граничащих с Казахстаном, Таджикистаном и Киргизией [11]. Согласно данным таможенного управления Урумчи, Центральная Азия стала крупнейшим по величине внешнеторговым рынком СУАР. В 2023 г. объем товарооборота СУАР с пятью странами Центральной Азии вырос на 51,2 % по сравнению с 2022 г., составив 79,4 % от общего объема внешней торговли СУАР за 2023 г. [12]. При этом объем торговли СУАР со своими первыми тремя крупнейшими партнерами — Казахстаном, Киргизией и Таджикистаном — вырос на 70,8 %, 25,8 % и 93,4 % соответственно [13]. Вместе с этим СУАР продемонстрировал более тесную взаимосвязанность в сфере трансграничного транспорта — в 2023 г. в силу активного расширения и обеспечения бесперебой-

ной работы погранпереходов объем товарооборота между СУАР и пятью странами Центральной Азии через автомобильные и железнодорожные КПП по сравнению с 2022 г. увеличился на 52,5 % и 44,5 % соответственно, что составило 90 % и 95,1 % от общего объема внешнеторгового оборота СУАР [14]. Используя железнодорожный, автомобильный и авиационный виды транспорта, СУАР также активно расширяет свое присутствие на региональном и мировом рынках.

По итогам 2023 г. район имел торговые контакты с 192 странами, причем объем товарооборота с Малайзией, ЮАР, Катаром и Алжиром увеличился на 187 %, 88 %, 60 % и 142,7 % соответственно. За первые 11 месяцев 2023 г. объем внешней торговли СУАР со странами — участниками инициативы «Пояс и Путь» вырос на 49,8 %. В конце 2023 г. в СУАР было зарегистрировано 2972 внешне-торговых предприятия, что на 23,8 % больше, чем в 2022 г. При этом в 2023 г. объем импорта и экспорта частных предприятий вырос на 48,4 % и составил 93,2 % от общего объема внешней торговли СУАР. Это означает, что вклад частных предприятий в рост объема импорта и экспорта СУАР в 2023 г. достиг 44,3 % [15]. Что касается экспортных статей СУАР, то в 2023 г. был замечен стремительный рост объема экспорта трудоемких товаров и электромеханической продукции (рост на 39,1 % и 63 % соответственно), на которые пришлось 85,7 % от общего объема экспорта СУАР за 2023 г. [16]. Помимо этого, размер экспорта электромобилей, литий-ионных аккумуляторов и солнечных батарей, которые считаются новыми «двигателями» китайского экспорта, возрос на 9,1 % в годовом выражении. Правительство СУАР ставит перед собой масштабные цели развития экономики автономного района — в 2024 г. местные власти намерены обеспечить увеличение объема ВРП на 6,5 %, что заметно выше целевых показателей темпов роста объема ВРП в пределах 5 %, установленных другими административными единицами провинциального уровня Китая. Также правительство СУАР намерено добиться в 2024 г. увеличения объема внешней торговли автономного района на уровне 20 % [17].

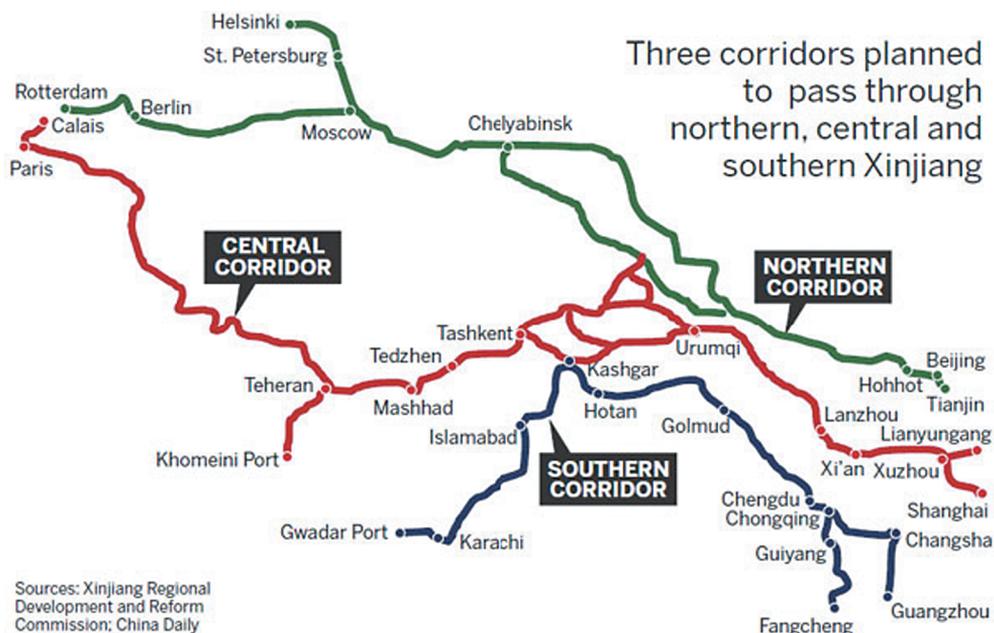
СУАР, расположенный в самом сердце континента Евразия, а также на пересечении Китайско-пакистанского экономического коридора (КПЭК) и маршрута Китай — Центральная Азия — Западная Азия, имеет большое географическое преимущество в доступе к огромным соседним рынкам с населением в 2,8 млрд человек. В СУАР действуют 18 КПП, открытых для внешнего мира, 118 международных автомобильных маршрутов, 23 маршрута железнодорожного экспресса Китай—Европа (Центральная Азия), 33 международных воздушных маршрута, три ветки газопровода Запад—Восток, 26 трансграничных оптических кабелей и два исходящих канала передачи электроэнергии [18]. Согласно заявлению председателя правительства СУАР Янь Цзиньхуа, к началу 2024 г. в СУАР общая протяженность дорог превысила 120 тыс. км, в автономном районе насчитывалось семь аэропортов, 154 воздушных маршрута соединяли 70 городов мира, а в 2024 г. общий объем пассажирских перевозок СУАР превысит 6 млн человек [19]. С 2012 по 2023 г. общая протяженность железных дорог возросла с 701 км до 1359 км, причем по территории автономного района курсируют высокоскоростные поезда «Фусин», которые достигают административного центра Лхасы. К началу 2024 г. сети мобильной связи формата 5G охватывали все округа и основные поселки

СУАР, в общей сложности в автономном районе было построено 8,1 тыс. базовых станций мобильной связи 5G и почти 313 тыс. км оптоволоконных кабелей. Кроме того, волоконно-оптическая широкополосная связь, мобильная связь 4G, радиотелевизионный сигнал в 2023 г. охватывали практически все административные деревни СУАР.

Раньше Китай использовал евразийские маршруты железнодорожного экспресса Китай—Европа, которые проходили через автономный район Внутренняя Монголия, а сегодня более 90 % объема транзитного евразийского железнодорожного и автомобильного грузопотока направляется через СУАР в соседние с КНР страны. Согласно отчету правительства автономного региона, опубликованному в январе 2023 г., за последние пять лет через СУАР прошло более 30 тыс. грузовых поездов Китай—Европа, а их число ежегодно увеличивалось в среднем на 23,6 % [20]. СУАР будет ускорять строительство перевалочных центров для железнодорожного экспресса Китай—Европа и продолжит активное развитие железнодорожных и автомобильных мультимодальных перевозок между Китаем, Киргизией и Узбекистаном, а также будет способствовать укреплению китайско-пакистанского инфраструктурного сотрудничества. По мере того как Китай активно развивает цепочки создания стоимости, некоторые трудоемкие производства будут перемещаться в СУАР, а учитывая относительно низкую стоимость рабочей силы в западных административных единицах провинциального уровня, автономный район станет идеальным местом для инвестиций и создания новых производственных мощностей. Недавно созданная ЗСТ в Синьцзяне призвана сделать этот регион образцом высококачественного развития центральных и западных районов Китая и облегчить его роль в качестве плацдарма для реализации стратегии «идти на запад» (*цзо чуцзюй*). Очевидно, что строительство пилотной ЗСТ будет стимулировать развитие местных конкурентоспособных отраслей, что повысит привлекательность СУАР для инвестиций в промышленность и перемещения производственного потенциала и цепочек поставок в западные регионы, обеспечивая Китаю структурную перестройку экономики, оптимизацию глобальных цепочек поставок, что окажет влияние как на региональную, так и на мировую экономику.

В наши дни Китай определяет три основных маршрута перевозки грузов из КНР в Европу через территорию СУАР. «Северный маршрут» проходит через СУАР, Казахстан и Россию; «Центральный маршрут» — через СУАР, Казахстан, Туркменистан, Иран, Турцию; «Южный маршрут» — через СУАР и пакистанский порт Гвадар (рис. 1).

Транзитное движение по «Северному маршруту» использует качественную инфраструктуру, но в течение 2022—2024 гг. оно подвергалось геополитическим рискам, поэтому следующим этапом, по мнению китайского руководства, является создание альтернативных маршрутов через Каспийское море — Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ), и на юг Средней Азии [21]. Турция активно лоббирует прокладку железнодорожного транзитного маршрута Навои—Туркменбаши—Баку—Тбилиси—Карс, который президент Турции Р. Тайип Эрдоган обсудил с Президентом Узбекистана Ш. Мирзиёевым 30 марта 2022 г. во время проведения заседания узбекско-турецкого Совета стра-



**Рис. 1.** Три основных маршрута, проходящих из КНР в Европу через территорию СУАР.  
 Источник: Cui Jia. China studying new Silk Road rail link to Pakistan. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-06/28/content\\_17621525.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-06/28/content_17621525.htm)

тегического сотрудничества. Планируемый маршрут должен объединить железнодорожные магистрали Узбекистана, Туркменистана, Азербайджана и Грузии с инфраструктурной сетью Турции и обеспечить странам ЦА через турецкий порт Мерсин проход к Средиземному морю. В конце ноября 2022 г. министры иностранных дел и транспорта Казахстана, Азербайджана, Грузии и Турции согласовали принципы работы ТМТМ на ближайшие пять лет. Этот маршрут позволит к 2030 г. увеличить ежегодные поставки грузов из Казахстана в обход России до 10 млн т, а оборот контейнеров — до 200 тыс. ед. Для достижения этой цели стороны договорились синхронно устранять узкие места, а также утвердили конкретные проекты с точными параметрами, сроками реализации и ответственными исполнителями. Маршрут также предусматривает в том числе поставки нефти из Казахстана, значительная часть которой в настоящее время идет через Каспийский трубопроводный консорциум (КТК) по территории России. Ранее президент Казахстана Токаев дал поручение нарастить ежегодные поставки нефти через порты Актау и Курык до 20 млн т.

Транскаспийский международный транспортный маршрут, названный «Средним маршрутом» через Центральную Азию, Южный Кавказ и Турцию, выглядит многообещающей альтернативой «Северному маршруту», пролегающему через территорию Казахстана и России. Этот коридор, состоящий из железной дороги протяженностью 4256 км и 508 км морского пути, простирается от китайско-казахстанской границы до казахстанских портов Актау и Курык, пересекает

Каспийское море и доходит до Южной Европы. Движение по ТМТМ неуклонно росло с момента его запуска в 2017 г. В 2022 г. объем грузовых перевозок по маршруту увеличился в 2,5 раза, достигнув 1,5 млн т, по ТМТМ было перевезено около 50 тыс. контейнеров, что на 63 % больше, чем в 2021 г. В 2022 г. по «Среднему маршруту» проследовало 103 грузовых поезда по маршруту Китай — Европа, а добавление в 2023 г. новых маршрутов из Сианя, Чунцина, Чэнду, Ланьчжоу и Урумчи привело к увеличению общего числа железнодорожных направлений. В 2023 г. объем грузовых перевозок по «Среднему маршруту» составил 2,8 млн т, что на 86 % больше по сравнению с 2022 г. Прогнозы на 2024 г. предполагают достижение объема в 4 млн т, а в среднесрочной перспективе ожидается рост до 10 млн т. Этот значительный рост подчеркивает возрастающую роль ТМТМ в международной логистике, особенно в контексте грузовых перевозок из Китая в Европу [22].

Президенты Казахстана К. Токаев и Азербайджана И. Алиев 11 марта 2024 г. в Баку в ходе телемоста приняли участие в церемонии прибытия первого контейнерного поезда из КНР в Азербайджан по ТМТМ. Этой церемонии предшествовали открытие нового казахстанского транспортно-логистического терминала в городе Сиань (пров. Шэньси) и запуск первого поезда сообщением КНР—Казахстан—Азербайджан. По данным пресс-службы компании «Казахстан темир жолы» («Казахстанские железные дороги»), 28 февраля 2024 г. контейнерный состав отправился из нового казахстанского терминала в городе Сиань, проследовал транзитом через территорию СУАР и Казахстана по Транскаспийскому международному транспортному маршруту и 12 марта 2024 г. прибыл на железнодорожную станцию Апшерон в Азербайджане [23]. Поездка по всему маршруту протяженностью около 7 тыс. км заняла 11 дней, причем расстояние в 3128 км от КПП Хоргос-Алтынколь до порта Актау состав преодолел за трое суток. В ходе транзита контейнеры были перегружены в Казахстане дважды — в сухом порту KTZE Khorgos Gateway и морском порту Актау, затем на пароме перевезены по Каспийскому морю в Бакинский международный торговый порт, а оттуда на железнодорожную станцию Апшерон. Первоначально доставка грузов по «Среднему маршруту» занимала 53 дня, но сейчас этот срок сокращен до 18—23 дней. В 2024 г. планируется уменьшить транзитное время по ТМТМ до 16—18 дней, а в будущем — до 10—15 дней, что является значительным улучшением по сравнению с предыдущими показателями, причем особенно впечатляющим стало сокращение транзитного времени внутри территории Казахстана — с 6 до 3 дней. Эти логистические усовершенствования не только ускорят доставку, но и сделают маршрут более конкурентоспособным [24].

Согласно заявлению ассоциации TITR, транспортно-экспедиторского консорциума, состоящего из 20 компаний (в их числе железнодорожные администрации, порты, судоходные и логистические компании из восьми стран), этот маршрут не может заменить все движение по «Северному маршруту» — в 2023 г. доля транзитных грузов, перевезенных по «Среднему маршруту», составила только 5 % объема грузов, перевезенных по «Северному маршруту» [25]. При транспортировке грузов по «Среднему маршруту» транспортировка грузов через Каспийское море является наиболее сложной частью, поскольку она предполагает

многочисленные мультимодальные перегрузки транзитных потоков, что неизбежно приводит к затягиванию сроков доставки и увеличению стоимости транспортировки. Вынужденные мультимодальные перегрузки транзитных потоков (железная дорога—паром—железная дорога), состыковка расписания прихода паромов и железнодорожных составов неизбежно ослабляют конкурентоспособность этих маршрутов. Но прогресс также наблюдается и в этом направлении — Генеральный секретарь ТПТР Г. Абдикеримов заявил, что «с сентября 2022 г. количество судов, курсирующих между портами Актау в Казахстане и Баку в Азербайджане, увеличилось до шести, что означает удвоение пропускной способности» [26]. Для успешного функционирования этого проекта позиция стран Европейского союза имеет решающее значение. ЕС и Азербайджан 18 июля 2023 г. подписали новое энергетическое соглашение и в настоящее время ведут переговоры по новой договоренности — о расширении сотрудничества в области транспортной логистики. В рамках развития ТМТМ Азербайджан реализует ряд крупных инфраструктурных проектов, таких как железнодорожная линия Баку—Тбилиси—Карс (Baku-Tbilisi-Kars railway line) и Международный морской порт Алят (Alat International Sea Port) [27]. В совместной декларации страны ЕС и Казахстан также заявили, что «текущий геополитический контекст высветил необходимость в новых альтернативных маршрутах, соединяющих Азию и Европу». Европейский банк реконструкции и развития 25 июля 2023 г. объявил о планах инвестировать более 100 млн долл. в казахстанские железные дороги. До недавнего времени «Средний маршрут» в основном использовался китайскими логистическими компаниями, но европейские компании начали проявлять гораздо больший интерес к этому маршруту. В апреле 2023 г. датский логистический гигант Maersk запустил железнодорожное сообщение по «Среднему маршруту», а в мае 2023 г. финская компания Nurminen Logistics начала осуществлять регулярные контейнерные перевозки из Чунцина в Центральную Европу. 25 ноября 2023 г. бакинский порт, австрийские компании ÖBB Rail Cargo Group и Cabooter Group подписали соглашение о расширении грузовых перевозок из Европы в Центральную Азию и Китай по «Среднему маршруту». ТМТМ, возможно, и не самый дешевый транспортный маршрут между Азией и Европой, но новые рынки нескольких стран, не имеющих выхода к морю, вызывают интерес у европейских компаний. Кроме того, по их мнению, «в быстро меняющемся мире диверсификация цепочек поставок всегда будет иметь важное значение для снижения политических и экономических рисков». Особенно примечательно, что все страны и компании активно сотрудничают в целях оптимизации своей инфраструктуры, в том числе в многосторонних форматах. Эти усилия направлены не столько на отвлечение грузов от «Северного маршрута», сколько на развитие региональной торговли и содействие углублению экономического сотрудничества между Китаем, Центральной Азией, Южным Кавказом и Европой. Учитывая большой интерес к развитию этого маршрута для перевозок между двумя ведущими центрами мировой экономики, представленными Китаем и Европой, «Средний маршрут» может занять определенную нишу в рамках транзитных перевозок между КНР и странами Европы, «перетянув» часть транзитных грузов в Европу, которые сегодня выпадают из традиционных маршрутов, проходящих по территории Казах-

стана, РФ и Белоруссии» [28]. В 2023 г. несколько международных финансовых институтов опубликовали свои отчеты о будущем потенциале ТМТМ. В ноябре 2023 г. Всемирный банк опубликовал отчет, в котором говорится, что ТМТМ-коридор к 2030 г. может утроить объемы грузовых перевозок и сократить время в пути вдвое. В июне 2023 г. Европейский банк реконструкции и развития опубликовал отчет, в котором говорится, что инвестиции в размере 18,5 млрд евро к 2040 г. позволят ежегодно перевозить 1,4 млн контейнеров. В ноябре 2023 г. несколько стран на маршруте ТМТМ поставили перед собой задачу к 2029 г. увеличить объем грузоперевозок по этому маршруту в пять раз, до 10 млн т. В начале 2024 г. Евросоюз заявил, что намерен привлечь инвестиции в объеме до 10 млрд евро на создание транспортного коридора из Центральной Азии в Европу через Закавказье и Турцию в обход РФ.

В Брюсселе 29 января 2024 г. открылся форум инвесторов транспортных коммуникаций ЕС—Центральная Азия, в котором участвовали высокопоставленные представители Европейской комиссии, стран — членов ЕС, Центральной Азии, государств Кавказа и Турции, а также представители стран G20. На форуме обсуждался вопрос необходимых инвестиций для трансформации ТМТМ, причем в первый день форума были достигнуты договоренности о выделении на эти цели 2,97 млрд евро. Во время работы форума Европейский инвестиционный банк подписал с правительствами Казахстана, Киргизии и Узбекистана меморандум о взаимопонимании о выделении под гарантии Еврокомиссии займов в объеме 1,47 млрд евро, а Европейский банк реконструкции и развития подписал меморандум о взаимопонимании с Казахстаном по кредитной линии в размере 1,5 млрд евро. Организаторы форума заявили, что «необходимо превратить ТМТМ протяженностью 11 тыс. км в современный, мультимодальный и эффективный коридор, соединяющий Европу и страны Центральной Азии в течение 15 дней [29].

В июне 2022 г. логистические компании Нинся-Хуэйского автономного района (НХАР) на северо-западе Китая запустили первый интермодальный грузовой поезд в направлении Ирана, формируя новый международный логистический канал через Каспийское море. Новая линия в сочетании с другими грузовыми железнодорожными маршрутами Китай — Европа будет способствовать созданию глобальной транспортной сети, охватывающей морские, железнодорожные и автомобильные перевозки. Поезд отправился из столицы НХАР г. Иньчуань, преодолел около 8,5 тыс. км, проехав по территории Казахстана, затем через Каспийское море и через 20 дней прибыл в Бандар-э-Энзели, или порт Энзели, на севере Ирана. Новый маршрут занимает примерно на 20 дней меньше, чем на морском транспорте, и экономит около 6 тыс. юаней (897 долл.) на контейнер по сравнению с прежней международной грузовой железнодорожной линией из Иньчуаня в Тегеран. Эксперты отметили, что открытие грузовой линии создает недорогой трансграничный грузовой канал для НХАР и прилегающих провинций КНР, связывающий Китай с Ираном и странами Ближнего Востока, что способствует развитию экспорта местной продукции [30].

Новый международный маршрут грузовых поездов был открыт 19 января 2024 г. между Сианем (пров. Шэньси) и портовым городом в Грузии Поти, что

ознаменовало создание 18 основного маршрута, обслуживающего грузовой поезд Китай—Европа [31]. Поезд с 55 контейнерами, загруженными экспортными товарами, такими как автомобили и крупная техника, отправился из Сианя, а после пересечения КПП Хоргос в СУАР проследовал через Казахстан и Азербайджан, а затем прибыл в Потти. На всем маршруте мультимодальной перевозки, протяженность которого составляет 7829 км, был использован мультимодальный (железнодорожный-морской-железнодорожный транспорт), а время перевозки составило 15 дней [32].

---

## Библиографический список / References

1. Azerbaijan and China: cooperation for a sustainable energy future. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202401/24/WS65b06e25a3105f21a507e061.html> (accessed: 25.01.2024). (In Chinese).
2. BRI an 'anchor' for Kazakh economy; global turbulence pushes China and Central Asia to cooperate closer. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1275324.shtml> (accessed: 25.01.2024). (In Chinese).
3. Chen Meiling, Mao Weihua. Xinjiang trade zone to drive region's growth. URL: <http://en.people.cn/n3/2024/0131/c90000-20128844.html> (accessed: 25.01.2024). (In Chinese).
4. Chen Meiling. Kashgar to facilitate trade with key areas. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202311/25/WS65613adaa31090682a5f0020.htm> (accessed: 25.01.2024). (In Chinese).
5. China and Azerbaijan enhance the potential of the Middle Corridor. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202402/02/WS65bc5d19a3104efcbdae9577.html> (accessed: 25.01.2024). (In Chinese).
6. Chinese national political advisors propose Xinjiang-Central Asia sci-tech innovation center to boost regional development. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202403/1308134.shtml> (accessed: 25.01.2024). (In Chinese).
7. Explainer: Why does China-Europe Express Rail expand so fast and become more efficient. URL: <http://en.people.cn/n3/2024/0407/c90000-20153818.html> (accessed: 25.01.2024). (In Chinese).
8. Going concern. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/03/WS63dc50a3a31057c47ebaca77.html> (accessed: 25.01.2024). (In Chinese).
9. GT Voice: Xinjiang opening-up vital for cooperation with Central Asia. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202401/1306105.shtml> (accessed: 25.01.2024). (In Chinese).
10. GT Voice: Xinjiang opening-up vital for cooperation with Central Asia. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202401/1306105.shtml> (accessed: 25.01.2024). (In Chinese).
11. Hu Weijia. Development of Xinjiang's manufacturing accelerates despite Western sanctions. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202311/1301033.shtml> (accessed: 25.01.2024). (In Chinese).
12. Ji Jing. Old Xinjiang border pass gets a contemporary restyling. URL: [https://www.bjreview.com/China/202311/t20231125\\_800349860.html](https://www.bjreview.com/China/202311/t20231125_800349860.html) (date of access: 26 November 2023).
13. Li Xiping. China's Xi'an sees increasing trips made by China-Europe freight trains. URL: <http://en.people.cn/n3/2024/0409/c90000-20154951.html> (accessed: 25.01.2024). (In Chinese).
14. Li Xuanmin, Zhao Yusha. BRI: A global project of the century, a path to global well-being. Ten years of miraculous BRI development turns the aspiration of people for a better life into reality. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202310/1299943.shtml> (accessed: 25.01.2024). (In Chinese).
15. Li Xuanmin. Xinjiang shows 'unlimited potential' in becoming BRI. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202311/1301214.shtml> (accessed: 25.01.2024). (In Chinese).

16. Lu Yan. NPC Deputy: The Belt and Road Initiative has brought Xinjiang to the forefront of China's opening up. URL: [https://www.bjreview.com/China/202303/t20230308\\_800324679.html](https://www.bjreview.com/China/202303/t20230308_800324679.html) (accessed: 25.01.2024). (In Chinese).

17. New China-Europe freight train route links Xi'an, Poti URL: <http://en.people.cn/n3/2024/0120/c90000-20124639.html> (accessed: 25.01.2024). (In Chinese).

18. Ningxia launches first intermodal freight train to Iran via Caspian Sea. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202206/1268604.shtml?id=11> (accessed: 25.01.2024). (In Chinese).

19. Northwest China's Xinjiang realizes \$34.3 billion exports to five Central Asian countries in 2023. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202402/1306703.shtml> (accessed: 25.01.2024). (In Chinese).

20. Northwest China's Xinjiang realizes \$34.3 billion exports to five Central Asian countries in 2023. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202402/1306703.shtml> (accessed: 25.01.2024). (In Chinese).

21. Red Sea shipping crisis to accelerate shift to rail freight in Eurasia. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202401/1304671.shtml> (accessed: 25.01.2024). (In Chinese).

22. The middle way. Time is right to pursue greater Sino-Turkish Silk Road cooperation. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202401/24/WS65b04a55a3105f21a507df5c.html> (accessed: 25.01.2024). (In Chinese).

23. Wang Keju. Xinjiang FTZ to promote digital trade. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202311/02/WS6542fb4ba31090682a5ec017.html> (accessed: 25.01.2024). (In Chinese).

24. Xinjiang 2nd in terms of trade growth. URL: [http://www.china.org.cn/business/2024-01/30/content\\_116974102.htm](http://www.china.org.cn/business/2024-01/30/content_116974102.htm) (accessed: 25.01.2024). (In Chinese).

25. Xinjiang becomes a gateway for westward opening-up with surging agricultural produce and vehicle exports. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202312/1301957.shtml> (accessed: 25.01.2024). (In Chinese).

26. Xinjiang ports register record high cargo throughput in 2023. URL: [http://www.china.org.cn/business/2024-01/28/content\\_116969780.htm](http://www.china.org.cn/business/2024-01/28/content_116969780.htm) (accessed: 25.01.2024). (In Chinese).

27. Xinjiang sees robust growth in trade, GDP, laying bare failure of Western crackdown. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202402/1306742.shtml> (accessed: 25.01.2024). (In Chinese).

28. Xinjiang sees robust growth in trade, GDP, laying bare failure of Western crackdown. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202402/1306742.shtml> (accessed: 25.01.2024). (In Chinese).

29. Xinjiang sees robust growth in trade, GDP, laying bare failure of Western crackdown. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202402/1306742.shtml> (accessed: 25.01.2024). (In Chinese).

30. Xizang expects air passenger throughput to exceed 6 mln: official. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/1110/c90000-20095870.html> (accessed: 25.01.2024). (In Chinese).

31. Yuan Shenggao. Cooperative projects lead way for China and Turkiye to thrive. URL: [https://www.chinadaily.com.cn/a/202310/17/WS652de74fa31090682a5e8ec6\\_2.html](https://www.chinadaily.com.cn/a/202310/17/WS652de74fa31090682a5e8ec6_2.html) (accessed: 25.01.2024). (In Chinese).