

Е.Е. Сергиенко

ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР КИТАЙ—КЫРГЫЗСТАН—УЗБЕКИСТАН: ПЕРСПЕКТИВЫ И ЗНАЧЕНИЕ

Аннотация. Исторически железнодорожная сеть в современной Центральной Азии формировалась в период, когда регион входил в состав Российской империи, а затем Советского Союза, причем руководство страны решало задачу обеспечения связанности всех территорий в единое государство. Во времена СССР железнодорожная политика была направлена на развитие сети по принципу центр—регионы, что приводило к относительной ограниченности региональных сетей в их связях с внешним миром. Китай и Центральную Азию связывали только две железные дороги, ведущие из КНР в Казахстан, в то время как другие республики оказывались в стороне от этих маршрутов.

После распада Советского Союза руководство образовавшихся независимых государств Центральной Азии приняло решение о создании новых транспортных коридоров, обеспечивающих странам ЦА выход на внешние рынки. Китай также проявил заинтересованность в развитии трансграничных железнодорожных сетей стран ЦА, позволяющих диверсифицировать маршруты экспортных поставок китайских товаров. По прошествии многолетних переговоров о строительстве железнодорожного сообщения Китаем, Кыргызстаном и Узбекистаном в 2024 г. было подписано соглашение о начале строительства железнодорожной магистрали между этими тремя странами. Проект стал важным начинанием в рамках Инициативы «Пояс и

путь», направленным на развитие инфраструктуры и укрепление связей между Китаем и Центральной Азией.

Железная дорога Китай—Кыргызстан—Узбекистан имеет стратегическое значение, поскольку она может стать ключевым транспортным коридором для соединения Китая с Центральной Азией и дальнейшим продвижением в Европу. Прокладка этого маршрута также способствует улучшению экономической ситуации в странах-участниках, создавая новые рабочие места и содействуя развитию торговли. Кроме того, реализация проекта поможет разнообразить существующие торговые пути и уменьшить зависимость от морского транспорта, который в условиях геополитических рисков становится все более уязвимым. Таким образом, проект железной дороги Китай—Кыргызстан—Узбекистан не только отвечает на вызовы современности, но и открывает новые возможности для углубления экономического сотрудничества в Евразии. Важно отметить, что перспективы развития данного коридора, даже до окончания его строительства, уже вызывают интерес у инвесторов по всему миру.

Ключевые слова: Китай, Кыргызстан, Узбекистан, Центральная Азия, железнодорожная сеть, транспортный коридор, экономическое сотрудничество, мультимодальный маршрут.

Автор: Сергиенко Елена Евгеньевна, аспирант ИКСА РАН, заместитель Ученого секретаря ИКСА РАН, Институт Китая и современной Азии РАН (адрес: 117997, Москва, Нахимовский пр-т, 32).
ORCID: 0009-0000-1318-3262; E-mail: teb5678@gmail.com

Конфликт интересов. Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Финансирование. Статья подготовлена в рамках выполнения государственного задания Министерства науки и высшего образования Российской Федерации в Институте Китая и современной Азии РАН.

Для цитирования: Сергиенко Е.Е. Транспортный коридор Китай-Кыргызстан-Узбекистан: перспективы и значение // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2025. Вып. 30. № 30. С. 383—395. DOI: 10.48647/ICCA.2025.54.42.025.

E. Ye. Sergienko

The China-Kyrgyzstan-Uzbekistan transport corridor: prospects and significance

Abstract. Historically, the railway network in contemporary Central Asia was formed during the period when the region was a part of the Russian Empire and then the Soviet Union. The country's leadership solved the problem of ensuring the connectivity of all territories into a single state.

During the Soviet years, the railway transport policy was aimed at developing the network according to the center-regions principle, which led to the relative limitations of regional networks in terms of their connection with the outside world. China and Central Asia were connected by only two railway lines leading from the PRC to Kazakhstan, while other republics found themselves on the sidelines of these transport routes. After the collapse of the Soviet Union, the leadership of the newly independent Central Asian states decided to develop new transport corridors that would provide Central Asian countries with access to external markets. China has also shown interest in developing cross-border railway networks of Central Asian countries, which would allow diversifying the routes for export deliveries of Chinese goods. After many years of negotiations on the construction of a railway link between China, Kyrgyzstan and Uzbekistan, an agreement was signed in 2024 to begin construction of the railway line. The project has become an important step in the framework of the Belt and Road Initiative, aimed at developing infrastructure and strengthening ties between China and other countries.

The China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway is of strategic importance, as it can become a key transport corridor for connecting China with Central Asia and further advancing to Europe. The construction of this route also helps to improve the economic situation in the participating countries, creating new jobs and promoting trade. In addition, the implementation of the project will help diversify existing trade routes and reduce dependence on maritime transport, which is becoming increasingly vulnerable in the face of geopolitical risks. Thus, the China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway project not only responds to the challenges of our time, but also opens up new opportunities for deepening economic cooperation in Eurasia. It is important to note that the prospects for the development of this corridor, even before its construction is completed, are already of interest to investors around the world.

Keywords: China, Kyrgyzstan, Uzbekistan, Central Asia, railway network, transport corridor, economic cooperation, multimodal route

Author: Elena Ye. SERGIENKO, deputy Academic Secretary, Institute of China and Contemporary Asia of the Russian Academy of Sciences (address: 32, Nakhimovsky Av., Moscow, 117997, Russian Federation). ORCID: 0009-0000-1318-3262; E-mail: teb5678@gmail.com

Conflict of interests. The author declares the absence of the conflict of interests.

Support. The article was prepared at the Institute of China and Contemporary Asia of the RAS within the framework of the State assignment of the Ministry of Science and Higher Education of the Russian Federation.

For citation: Sergienko E.Ye. (2025). Transportnyy koridor Kitay-Kyrgyzstan-Uzbekistan: perspektivy i znachenie [The China-Kyrgyz-

stan-Uzbekistan transport corridor: prospects and significance], *Kitaj v mirovoj i regional'noj politike. Istoriya i sovremennost'* [China in World and Regional Politics. History and Modernity], 30(30): 383—395. (In Russian). DOI: 10.48647/ICCA.2025.54.42.025.

Введение

Исторически железнодорожная сеть в современной Центральной Азии формировалась в период, когда регион входил в состав Российской империи, а затем Советского Союза, причем руководство страны на тот момент решало задачу обеспечения связанности всех территорий в единое государство. Во времена СССР в Средней Азии и Казахстане (ныне составляющих Центрально-Азиатский регион, ЦАР) были проложены в том числе железнодорожные магистрали Москва—Ташкент (Узбекистан), Москва—Бишкек (Туркменистан), функционирующие в настоящее время. Следует отметить, что предыдущая железнодорожная политика в СССР была направлена на развитие сети по принципу центр—регионы, что приводило к относительной ограниченности региональных сетей в их связях с внешним миром. Китай, Казахстан и Среднюю Азию связывали только две железнодорожные ветки, ведущие из КНР в Казахстан, в то время как другие республики оказывались в стороне от этих транспортных маршрутов. Поэтому наземный транспорт между Китаем и азиатскими республиками СССР осуществлялся по автомобильным трассам или в объезд через Казахстан¹. После распада Советского Союза руководство образовавшихся независимых государств Центральной Азии (ЦА) приняло решение о развитии новых транспортных коридоров, обеспечивающих странам ЦАР выход на внешние рынки. Китай также проявил заинтересованность в развитии трансграничных железнодорожных сетей стран ЦА, позволяющих диверсифицировать маршруты экспортных поставок китайских товаров.

Решение о начале строительства

Переговоры о строительстве нового трансграничного маршрута, проходящего по территории Кыргызстана и Узбекистана, продолжались около 20 лет, однако драматические изменения геополитической обстановки в 2022—2023 гг. дали импульс принятию окончательного

¹ В южной части СУАР, которая граничит с Кыргызстаном, в настоящее время нет трансграничной железнодорожной линии, и есть только одна автомагистраль, которая соединится с Кыргызстаном и Пакистаном (дата обращения: 12.11.2024 г.).

решения о строительстве железной дороги Китай—Кыргызстан—Узбекистан в рамках Инициативы «Пояс и путь»¹.

В декабре 2023 г. хуситы начали атаки на суда, проходящие по Красному морю и Суэцкому каналу, принося огромные убытки международным компаниям-перевозчикам, вынужденным направлять суда в обход — через Мыс Доброй Надежды в ЮАР, увеличивая срок и стоимость доставки товаров. К концу 2024 г. было атаковано по меньшей мере 100 судов общей валовой вместимостью 3,2 млн т, что привело к дополнительным расходам, увеличению протяженности морской транспортировки с 7 тыс. до 10 тыс. км и задержкам на срок от семи до десяти дней.

Количество контейнеровозов в Красном море сократилось на 70 %, что за короткий период времени нанесло сильнейший удар по маршрутам контейнерных перевозок, проходящим через Красное море [Сазонов С.Л., 32]. В этих условиях особенно актуальным стал вопрос о создании нового сухопутного железнодорожного коридора транспортировки китайских товаров в Европу через территорию стран ЦА. Меморандум о сотрудничестве в развитии транспортного маршрута КНР—Кыргызстан—Узбекистан—Афганистан и совместном создании нового международного интермодального поезда, который свяжет четыре страны, был подписан в Ланьчжоу (пров. Ганьсу) в начале 2022 г., а в сентябре 2022 г. на саммите ШОС, прошедшем в Самарканде (Узбекистан), три страны — Китай, Кыргызстан и Узбекистан, подписали соглашение о строительстве железной дороги Китай—Кыргызстан—Узбекистан. Проект, разработанный в рамках этого соглашения, предполагает прокладку 523 км железных дорог, причем 213 км пути будет построено в Китае, 260 км в Кыргызстане и 50 км в Узбекистане.

В июле 2022 г. Государственный комитет по делам развития и реформ Госсовета КНР сообщил, что группа китайских экспертов прибыла в Кыргызстан для проведения полевых работ на маршруте планируемой железной дороге Китай—Кыргызстан—Узбекистан. Это совпало с началом разработки технико-экономического обоснования нового крупного евразийского логистического проекта².

¹ О важности региона для имплементации инициативы «Пояс и путь» свидетельствует участие Си Цзиньпин в 22-м заседании Совета глав государств ШОС в Самарканде (Узбекистан), который прошел с 14 по 16 сентября 2022 г. Си Цзиньпин совершил государственные визиты в Казахстан и Узбекистан, которые стали первыми визитами китайского лидера за границу с тех пор, как разразилась пандемия COVID-19 (дата обращения: 12.11.2024 г.).

² *Xu Wei*. China bolsters links with Central Asian nations. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/202209/12/WS631f473ea310fd2b29e772ad_3.htm. (accessed: 22.11.2024).



Рис. 1. Маршрут железной дороги Китай—Кыргызстан—Узбекистан. *Источник: Li Xuanmin. China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway to open ‘southern Eurasia corridor,’ facilitates BRI cooperation with Central Asia: analysts. Highly anticipated project facilitates BRI cooperation with Central Asia, spurs Xinjiang’s growth: analysts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1275365.shtml> (accessed: 12.11.2024).*

В сентябре 2022 г. китайская компания *China High-Speed Railway Technology (CHSR)*, являющаяся ведущим поставщиком китайских систем высокоскоростных железных дорог и городского железнодорожного транспорта, и 1-й исследовательский и проектный институт *China Railway Group* сообщили, что они активно приступили к проектированию железнодорожной дороги Китай—Кыргызстан—Узбекистан¹. К октябрю 2022 г. китайские специалисты завершили работы по обследованию маршрута и картографированию, в то время как геологоразведочные и другие работы проводились в соответствии с установленным планом. В начале июня 2024 г. в Пекине министры транспорта Китая, Кыргызстана и Узбекистана подписали окончательное соглашение о строительстве железной дороги стоимостью 4,8 млрд долл., которая соединит три государства и позволит создать новый коридор транспортировки товаров из КНР и стран ЦА в Европу.

¹ Li Xuanmin. China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway to open ‘southern Eurasia corridor’ facilitates BRI cooperation with Central Asia: analysts. Highly anticipated project facilitates BRI cooperation with Central Asia, spurs Xinjiang’s growth: analysts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1275365.shtml>. (accessed: 12.11.2024).

Реализация проекта

Ранее одним из сложнейших являлся вопрос финансирования, без его решения начало строительства не могло начаться. Теперь стороны договорились, что половину всех средств внесет Китай, по четверти — Кыргызстан и Узбекистан. Строительные работы планируется начать в 2025 г., а завершить через шесть лет.

Предполагается, что по железной дороге будут ежегодно перевозиться порядка 15 млн тонн грузов и около 300 тыс. пассажиров. На всей линии планируется оборудовать 18 станций, 81 мост и 41 тоннель. До завершения строительства будут действовать железнодорожный маршрут, предполагающий смену колесных платформ (вследствие разной ширины колеи в КНР и странах ЦА) и мультимодальный маршрут, обеспечивающие транспортировку грузов из Китая в страны ЦА. Контейнеры, прибывающие по железной дороге из центральных и западных провинций Китая на КПП Кашгар (Каши, СУАР), где заканчивается действующая железнодорожная магистраль, связывающая КПП с центральным и западным регионами Китая, будут перемещаться на большегрузные автомобили, после чего автомобильным транспортом доставляться на КПП Иркештам (Кыргызстан). Затем контейнеры будут транспортироваться до города Ош, южной столицы Кыргызстана, связанного действующей веткой с железнодорожной сетью Узбекистана. Ош может превратиться в важный хаб, через который в будущем будет проходить большой объем грузов, причем в перспективе грузы могут доставляться также до афганского города Мазари-Шариф.

22 сентября 2023 г. первый китайский грузовой состав в тестовом режиме прибыл в пограничный город Хайратан в северной афганской провинции Балх, тем самым связав не имеющий выхода к морю Афганистан с Китаем. Грузовой поезд с 12 контейнерами отправился 10 сентября 2022 г. в г. Кашгар в Китае и за 12 дней пересек территорию Кыргызстана и Узбекистана, прежде чем прибыть в Афганистан¹.

В перспективе магистраль через территорию Туркменистана и государства кавказского региона протянется до Турции и стран Европы, Южной Азии (Пакистана и Афганистана), Ирана и стран Ближнего Востока². Китайские специалисты подсчитали, что объем

¹ Land corridor via rail connects Afghanistan to China. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-09/23/content_78435422.htm. (accessed: 08.02.2025).

² Belt and Road helps drive joint development. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202309/28/WS6514d217a310d2dce4bb84a3.html>; *Yin Yeping*. China-Uzbekistan partnership enters a new era as presidential visit seals agreements on stronger cooperation, connectivity under BRI. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202401/1306080.shtml> (accessed: 12.11.2024).



Рис. 2. Мультимодальный коридор КНР—Кыргызстан—Узбекистан—Афганистан.
Источник: Разработано автором.

ежегодного грузооборота магистрали может составить порядка 13 млн тонн, из которых 80 % будут составлять транзитные грузы в пределах территории Кыргызстана, что означает рост доходов этой страны от транзитных перевозок до 200 млн долл. в год¹. После завершения строительства магистраль будет способствовать превращению Кыргызстана и Узбекистана в крупные региональные логистические центры². Железная дорога с проектной скоростью движения 120 км/ч станет кратчайшим грузовым маршрутом из Китая в страны Европы и Ближнего Востока, что позволит сократить расстояние перевозки на 900 км, а время доставки на 7—8 дней³. Ввод железной дороги в эксплуатацию не только сократит время транспортировки, но и освободит грузы от многочисленных операций по перегрузке. Это упростит и удешевит транспортировку скоропортящихся товаров, таких как сельскохозяйственные продукты [Приходько А.А., с. 89].

Выступая в Пекине на подписании трехстороннего соглашения о сотрудничестве в совместном продвижении проекта железной дороги

¹ Li Xuanmin. China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway to open 'southern Eurasia corridor,' facilitates BRI cooperation with Central Asia: analysts. Highly anticipated project facilitates BRI cooperation with Central Asia, spurs Xinjiang's growth: analysts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1275365.shtml> (accessed: 01.11.2024).

² China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway set to enhance regional connectivity. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202501/14/WS6785ceeca310f1265a1daaeb.html> (accessed: 03.02.2025).

³ Chinese investors growing more interested in companies connected to Central Asian countries. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1275279.shtml>. (accessed: 15.12.2024).

6 июня 2024 г., президент Узбекистана Ш. Мирзиёев подчеркнул, что «начало реализации этого важнейшего инфраструктурного проекта является поистине историческим событием» и отметил, что данная железнодорожная магистраль станет кратчайшим наземным «плечом», соединяющим Китай с нашим регионом»¹.

Новая магистраль поспособствует и значительному увеличению объема внешней торговли между тремя странами, обеспечит рост доходов бюджета стран ЦА за счет транзитных сборов². Кроме того, строительство магистрали произведет мультипликативный эффект в сопредельных отраслях промышленности стран ЦА (производство строительной техники для прокладки магистрали, развитие сталелитейной промышленности для производства рельсов, развитие отрасли производства бетона и т. п.)³.

Как известно, Кыргызстан и Узбекистан (как и другие страны ЦА) не имеют выхода к морю и это значительно сокращает возможности их экспорта. Строительство железной дороги Китай—Кыргызстан—Узбекистан позволит двум странам ЦА, используя железнодо-

¹ Узбекистан, Кыргызстан и Китай подписали межправсоглашение по проекту железной дороги URL <https://www.gazeta.uz/ru/2024/06/06/railway/> (дата обращения: 12.11.2024 г.).

² Объем внешней торговли между КНР и Узбекистаном в 2019 г. составил 7,2 млрд долл., в 2020 г. — 6,6 млрд долл., в 2021 г. — 8,0 млрд долл., 2022 г. — 13 млрд долл., 2023 г. — 13,93 млрд долл., а между КНР и Кыргызстаном — 6,3 млрд долл., 2,9 млрд долл., 7,6 млрд долл., 9,3 млрд долл. и 9,6 млрд долл. соответственно (дата обращения: 12.11.2024 г.). (*Li Xuanmin*. China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway to open 'southern Eurasia corridor,' facilitates BRI cooperation with Central Asia: analysts. Highly anticipated project facilitates BRI cooperation with Central Asia, spurs Xinjiang's growth: analysts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202401/1275365.shtml>; *Zhang Han*. China, Uzbekistan expected to lift ties to new level as Uzbek president starts China visit. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202401/1305924.shtml>; *Xu Changzhi, Su Chang, Chen Dongjie*. Uzbekistan seeking new path to progress and prosperity with China. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202312/1304476.shtml>) (accessed: 15.12.2024).

³ 29 ноября 2023 г. председатель правления строительной компании Узбекистана Enter Engineering Б. Фазылов прибыл в Промышленный парк компании SANY, крупного китайского производителя тяжелого оборудования, дорожно-строительной, погрузочной и другой специальной техники, где провел переговоры с главой Sany Heavy Industry Сян Вэнью. Стороны обсудили строительство совместного предприятия и укрепление многопрофильного сотрудничества и подписали «Меморандум о строительстве завода с совместным капиталом в городе Галляарал и создании производства машин специального назначения с полной производственной цепочкой». Согласно меморандуму, стороны совместно построят завод в Специальном промышленном парке Галляарала в Узбекистане; планируется, что завод с годовой производственной мощностью 2 тыс. ед. и площадью 48 тыс. кв. м будет использоваться в основном для производства скреперов, грейдеров, автобетоносмесителей, самосвалов и другой техники для строительства железной дороги Китай—Кыргызстан—Узбекистан (дата обращения: 12.11.2024 г.).

рожную сеть КНР, перевозить товары в направлении морских портов восточного побережья Китая, а затем морским путем поставлять их в страны АТР, Африки и Латинской Америки.

Поскольку расстояние от стран ЦА до морских портов Китая и Европы практически одинаково, то у Кыргызстана и Узбекистана появляется возможность выбора маршрута экспорта своих товаров — либо по сухопутному маршруту в Европу, либо по мультимодальному маршруту через территорию Китая в другие страны.

Следует отметить, что реализация проекта будет иметь важное стратегическое значение для ЦАР, поскольку проектируемая железнодорожная магистраль Китай—Кыргызстан—Узбекистан заложит основу для создания единой железнодорожной сети Центральной Азии. После завершения строительства магистраль позволит превратить Кыргызстан и Узбекистан в крупные региональные логистические центры¹.

КНР также получает значительные выгоды от появления новой магистрали. Поскольку Китай является главным спонсором прокладки железной дороги, то ее строительство на территории стран ЦА будет осуществляться согласно китайским стандартам, включая ширину колеи в 1425 мм. Это позволит избежать перегрузки контейнеров при пересечении границ, что значительно увеличит скорость движения грузовых составов и снизит стоимость транспортировки.

Строительство новой магистрали подстегнет спрос на импорт из КНР определенных строительных материалов, специализированного оборудования и высокотехнологичного подвижного состава с высокой добавленной стоимостью и последующее послепродажное его обслуживание с использованием китайских комплектующих. Это в свою очередь активизирует рост экспортных поставок отраслевой продукции и увеличит бюджетные доходы Китая от ее экспорта. Кроме того, по мнению китайских экспертов, магистраль укрепит связанность СУАР, который граничит с рядом стран Центральной Азии, включая Казахстан, Кыргызстан и Таджикистан. Магистраль расширит открытость автономного района и поспособствует росту объема региональной внешней торговли, обеспечивая коммерческим фирмам СУАР выход на ранее недоступные региональные рынки.

Новая магистраль, обеспечивая снижение затрат и времени перевозки, повышение доступности внешних рынков также позволит

¹ China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway set to enhance regional connectivity. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202501/14/WS6785ceeca310f1265a1daaeb.html> (accessed: 15.01.2025).

компаниям из СУАР при прочих равных внутренних производственных условиях извлекать дополнительную прибыль и повышать конкурентоспособность продукции. В конечном итоге, магистраль станет дополнением к «северному» и «центральному» (Транскаспийскому) транзитным маршрутам экспорта китайских товаров, и подобная транспортная диверсификация будет стимулировать рост объемов внешней торговли Китая в целом.

В российской научной литературе высказывается мнение, что железная дорога Китай—Кыргызстан—Узбекистан может составить конкуренцию двум другим транзитным маршрутам Китай—Европа, отчасти сократив объемы перевозки по территории Казахстана и России. Однако это утверждение не совсем корректно и выглядит несостоятельным с точки зрения логистической практики.

Железнодорожная магистраль Китай—Кыргызстан—Узбекистан считается «южным» сухопутным маршрутом в континентальной транспортной сети Евразии¹, который станет значимым дополнением к «северному» евразийскому маршруту между Китаем и Европой (КНР—Казахстан—РФ—Белоруссия—Европа). На фоне бурно растущего спроса на транзит грузов между двумя крупными территориями — КНР и Европой, «северный» маршрут может обеспечить сухопутную транспортировку не более 6 % внешнеторгового оборота между Китаем и странами ЕС, что для КНР явно недостаточно. Что касается «среднего» маршрута («Транскаспийского»), то он предполагает транспортировку грузов из Китая по территории Казахстана до портов Актау (Казахстан) или Туркменбаши (Туркменистан), затем переправу контейнеров на паромов через Каспийское море в порт Алят (Азербайджан) [Зуенко И.Ю., с. 177]. И лишь после этого контейнеры через территорию Закавказья смогут попасть в страны ЕС. Данный маршрут не способен составить конкуренцию «северному» маршруту, поскольку он предполагает многочисленные мультимодальные перегрузки транзитных каргопотоков, что неизбежно порождает проблемы со сроками доставки и увеличивает стоимость транспортировки.

¹ 4 декабря 2022 г. на Центральном железнодорожном вокзале Ташкента состоялась церемония встречи первого грузового поезда из Турции — состав из 40 вагонов, груженых бытовой техникой (холодильное оборудование), прибыл в Узбекистан, проследовав через территорию Турции, Ирана и Туркменистана. Грузовой железнодорожный маршрут Турция—Иран—Туркменистан—Узбекистан общей протяженностью свыше 4,5 тыс. км разработан компанией «Узбекистон темир йуллари» («Железные дороги Узбекистана») совместно с турецкой стороной (В Узбекистан прибыл первый грузовой поезд из Турции. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2022/1205/c31519-10179624.html>) (дата обращения: 12.11.2024 г.).

После запуска железной дороги «Баку—Тбилиси—Карс» в обход Армении ситуация изменилась, но незначительно, поскольку итоговый транскаспийский маршрут для китайских грузов остается мультимодальным и, соответственно, затратным по себестоимости и времени. По пути следования из Китая в Европу контейнерному грузу предстоит выдержать три-четыре перевалки, связанных с паромными переправами, а также пересечь четыре таможенные границы. Кроме того, по пути следования несколько раз меняется весовая норма состава, что определяет необходимость расцепки и переформирования груза. Вынужденные мультимодальные перегрузки транзитных потоков (железная дорога—паром—железная дорога), необходимость состыковки расписаний паромов и железнодорожных составов неизбежно ослабляют конкурентоспособность «среднего» маршрута, по которому сегодня перевозится незначительная часть китайских внешнеторговых грузов.

Библиографический список

Зуенко И.Ю. Проблемы развития международных транспортных коридоров «Восток — Запад» в Каспийском регионе // Журнал фронтирных исследований. 2024. № 4. С. 169—185. DOI: 10.46539/jfs.v9i4.581. URL: <https://jfs.today/index.php/jfs/article/view/581/430> (дата обращения: 12.01.2025).

Приходько А.А. Проект МТК «Север — Юг» в контексте внешнеэкономических интересов Белоруссии // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. 2024. № 5. С. 85—102. DOI: 10.15211/vestnikieran5202485102.

Сазонов С. Л., Ван Цзинвэй, Ли Фэн. Сотрудничество КНР и стран — участниц проекта «Пояс и путь» в области развития транспортной инфраструктуры и энергетики. М.: ИКСА РАН, 2024. 448 с.

References

Prikhodko, A.A. (2024). Proekt MTK “Sever-Yg” v kontekste vneshneekonomicheskikh interesov Belorussii [The ITC “North — South” project in the context of foreign economic interests of Belarus], *Nauchno-analiticheskii vestnik IE RAN [Scientific and Analytical Bulletin of the Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences]*: 5: 85—102. DOI: 10.15211/vestnikieran5202485102 (In Russian).

Sazonov, S.L.; Wang Jingwei; Li Feng (2024). Sotrudnichestvo KNR i stran-uchastnits proekta «Poyas i put» v oblasti razvitiya transportnoj infrastrukturi i energetiki [Cooperation between China and the participating countries of the Belt and Road project in the field of transport infrastructure and energy development], *Moscow*,

Institut Kitaya i sovremennoj Azii, RAN (Institute of China and Contemporary Asia, RAS), 448 p. (In Russian).

Zuyenko, I.Yu. (2024). Problemy razvitiyay mezhdynarodnyh transportnyh koridorov “Vostok-Zapad” v Kaspiiskom regione [Problems of development of international transport corridors “East — West” in the Caspian region], *Zhurnal frontirnyh issledovaniy [Journal of Frontier Studies]*: 4: 169—185. DOI: 10.46539/jfs.v9i4.581 URL: <https://jfs.today/index.php/jfs/article/view/581/430> (accessed: 12, January, 2025)). (In Russian).

Поступила в редакцию: 04.03.2025

Принята к публикации: 30.06.2025

Received: Mar 4, 2025

Accepted: Jun 30, 2025