

The University of World Economy and Diplomacy

**Institute for Advanced
International Studies**

Комментарий

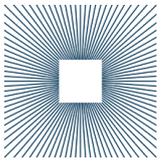
Роль железнодорожного коридора «Китай – Кыргызстан – Узбекистан» в укреплении транспортной связности стран Центральной Азии и интеграции региона в систему международного транзита

Автор:

Наргиза Умарова

Научный сотрудник

Института перспективных международных исследований
Университета мировой экономики и дипломатии



Усиливающаяся геополитическая напряженность в мире ставит под угрозу безопасность традиционных морских путей с одной стороны, и подстегивает развитие сухопутных транспортных коридоров – с другой. Такие перемены способствуют эффективной реализации транзитного потенциала Центральной Азии, расположенной в сердцевине евразийского континента.

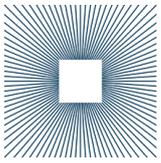
Понимая свое высокое значение в налаживании надлежных коммуникаций между глобальными экономическими центрами, государства региона активно диверсифицируют торговые отношения и маршруты. Данный процесс благоприятствует как укреплению транспортной связности внутри региона, так и его интеграции в систему международных транзитных перевозок. Наглядный пример – проект строительства железной дороги «Китай – Кыргызстан – Узбекистан» (ККУ).

Межправительственное соглашение о реализации проекта было подписано сторонами 6 июня 2024 года в Пекине. Железнодорожная магистраль пройдет по комбинированному маршруту «Кашгар – Торугарт – Макмал – Джалал-Абад – Андижан». Общая протяженность пути, как ожидается, составит 486 км.

1. В будущем железнодорожная линия может функционировать в качестве автономного транспортного коридора, обслуживающего экспортно-импортные грузы стран-бенефициаров проекта, либо стать важной составляющей межконтинентальных торговых маршрутов. К таковым относятся:

1. Международный мультимодальный маршрут «Страны Азиатско-Тихоокеанского региона – Китай – Кыргызстан – Узбекистан – Туркменистан – Азербайджан – Грузия – Европа».

2. Мультимодальные маршруты по линии «Китай – Персидский залив» и «Китай – Европа» транзитом через Иран. Здесь допустимы несколько стыковочных схем:



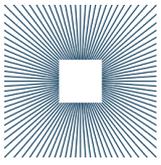
- соединение ККУ с железнодорожным коридором «Узбекистан – Туркменистан – Иран» далее через иранские порты на побережье Персидского и Оманского залива в страны Ближнего Востока (в рамках Ашхабадского соглашения 2011 года);
- соединение ККУ с Трансафганской железнодорожной магистралью с выходом на порты Пакистана в Индийском океане;
- продление ККУ до Афганистана и строительство коридора «Китай – Кыргызстан – Узбекистан – Афганистан – Иран» через иранские порты в страны Залива;
- соединение ККУ с железнодорожным коридором «Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция» с последующим направлением грузов в страны Европы.

II. Железная дорога «Китай – Кыргызстан – Узбекистан» может быть частично встроена в нижеследующие действующие транспортные коридоры:

1. Мультимодальный маршрут «Центральная Азия – Южный Кавказ – Анатолия» (CASCA+).
2. Южный транспортный коридор по направлению «Кыргызстан – Узбекистан – Туркменистан – Каспийское море – Россия».

III. Реализация ж/д маршрута «Китай – Кыргызстан – Узбекистан» позволит серьезно усилить позиции Узбекистана и Кыргызстана в межконтинентальных грузоперевозках и обойти нынешнюю монополию Казахстана, который единственный среди всех стран Центральной Азии обладает железнодорожными пограничными пунктами на границе с КНР. Появится альтернатива Среднему коридору.

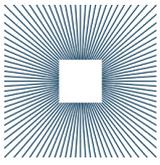
Справочно. Транспортировка грузов из китайского Кашгара к границам Узбекистана с использованием сети кыргызских автомобильных дорог занимает 2 дня вместо 10 транзитом через Казахстан. Строительство железной дороги «Китай – Кыргызстан – Узбекистан» позволит добиться еще большего результата. По подсчетам, торговый путь из Восточной Азии в страны Ближнего Востока и Южной Европы сократится на 900 километров, а время доставки товаров на 7-8 дней.



При запуске ж/д коридора «Китай – Кыргызстан – Узбекистан» ожидается переориентация части китайского грузопотока, идущего по северному и центральному маршруту Среднего коридора (территория Казахстана) в Европу на южный маршрут, проходящий через Кыргызстан, Узбекистан и Туркменистан. Это приведет к расширению транзитных возможностей стран Центральной Азии и усилит конкуренцию между ними. Однако нужно остерегаться превращения деловой конкуренции в оголтелое соперничество, что может подорвать основы формирующего центральноазиатского единства. В предупредительных целях предлагается создать специальную структуру в формате юридического лица для координации действий сторон по вопросу совместного развития Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ) с акцентом на консолидацию усилий в этом направлении.

Обращает на себя внимание тот факт, что ***после подписания соглашения о строительстве ж/д «Китай – Кыргызстан – Узбекистан» в Пекине, некоторые зарубежные медиа сразу же начали противопоставлять этот проект российскому Транссибу и Среднему коридору через Казахстан.*** Такие публикации создают ложное представление о целеполагании новой железной дороги, придавая ей ярко выраженный геополитический окрас. Тогда как для Узбекистана реализация данного проекта представляет исключительно экономический интерес. Это, прежде всего, возможность удешевить транспортные издержки при экспорте и импорте товаров, а вдобавок заработать на развитии экспорта транзитных услуг.

В текущей динамике представляется важным продвигать собственный нарратив (контрнарратив) о потенциале ККУ, который четко и ясно выражал бы позицию Узбекистана относительно целей и задач реализуемого проекта.



IV. Запуск ж/д «Китай – Кыргызстан – Узбекистан» даст импульс развитию новых международных транспортных коридоров, которые обеспечивают Кыргызстан у выход к морю. На сегодняшний день функционирует маршрут «Иран – Туркменистан – Узбекистан – Кыргызстан». Железнодорожный путь простирается из порта Бендер-Аббас до города Ош. За девять месяцев 2023 года на этом направлении было перевезено свыше 33 тысяч тонн грузов. Прорабатывается вопрос тестового запуска контейнерного поезда между Ираном и Кыргызстаном. Вместе с тем, Бишкек через иранские дороги рассчитывает выходить к рубежам Турции. Для этого формируется мультимодальный коридор «Кыргызстан – Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция».