

ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ

Станет ли железная дорога из Китая в Кыргызстан и Узбекистан конкурентом коридору через Казахстан?

Азаттык Азия

3 минут(ы) назад

 Сделать приоритетным в Google



База строителей, которые возводят железную дорогу в Кыргызстане, соединяющую страну с Китаем, 3 октября 2025 года

В Центральной Азии одновременно развиваются три транспортных маршрута, которые связывают Китай с Европой и Южной Азией в обход традиционных путей через Россию. Это действующий Транскаспийский международный маршрут, строящаяся железная дорога Китай — Кыргызстан — Узбекистан и пока не начатая Трансафганская линия к портам Пакистана. Дорога через Кыргызстан и Узбекистан, строительство которой планируют закончить к 2028–2030-му,

впервые даст Китаю прямой железнодорожный выход в регион в обход Казахстана, что поднимает вопрос: будут ли страны Центральной Азии конкурировать за транзит или несколько маршрутов превратятся в единую транспортную сеть?

| В обход Казахстана

В декабре 2024 года, после почти трех десятилетий обсуждения, в Центральной Азии начали строить железную дорогу Китай — Кыргызстан — Узбекистан (сокращённо ККУЖД). Общая протяженность линии составит 532 километра, из которых около 304 километров пройдут по территории Кыргызстана.



Карта железнодорожного маршрута Китай — Кыргызстан — Узбекистан

Для Кыргызстана это первая магистраль, которая напрямую соединит страну с железнодорожной сетью Китая и создаст новый путь к Узбекистану. Президент Кыргызстана Садыр Жапаров назвал проект «обновлённым Великим шёлковым путём» и заявил, что транзит может приносить бюджету не менее 400–500 миллионов долларов чистого дохода ежегодно.

Стоимость проекта оценивается в 4,7 миллиарда долларов. По данным правительства Кыргызстана, около 2,3 миллиарда долларов предоставит на 35 лет банковский синдикат с участием Государственного банка развития Китая (China Development Bank) и Эксимбанка (China Eximbank). Остальную сумму участники внесут в уставный капитал совместной компании. Китайской стороне принадлежит в ней 51 процент, Кыргызстану и Узбекистану — по 24,5 процента.

Доля Кыргызстана в проектной компании составляет около 609 миллионов долларов. Половину этой суммы страна планирует обеспечить кредитом на 25 лет под 1,5 процента годовых. Первый заместитель председателя кабинета министров Данияр Амангельдиев утверждает, что кредит самой проектной компании не войдёт в государственный долг, поскольку дорога должна окупать себя за счёт собственной деятельности — при том что на начало 2026 года долг страны перед Эксимбанком Китая составлял около 1,5 миллиарда долларов.

Никола Контесси, исследователь Йоркского центра исследований Азии в Торонто и автор исследования о «железнодорожной дипломатии Казахстана» считает, что сам по себе китайский кредит ещё не означает чрезмерной зависимости.

«Часто приводят в пример историю порта Хамбантога (этот объект на Шри-Ланке был построен при финансовой и технической поддержке Китая, а затем передан в аренду китайской компании из-за долгов. — *Ред.*), но факт заключается в том, что любой кредитор стремится защитить себя от риска, связанного с другой стороной сделки — будь то Пекин, частный банк или даже многосторонний финансовый институт. Для того, чтобы понять, являются ли условия договора особенно обременительными для Кыргызстана, необходимо ознакомиться с самим контрактом», — говорит Контесси.

Для Узбекистана новая линия также означает прямое железнодорожное сообщение с Китаем без транзита через Казахстан. Президент Шавкат Мирзиёев назвал её «стройкой века», способной изменить геоэкономическую ситуацию в регионе. Ташкент также рассматривает ККУЖД как важный транзитный узел, ведущий к портам Индийского океана

В начале августа 2026 года министр транспорта Узбекистана Илхом Махкамов сообщил о готовности примерно 17 процентов линии. По его словам, на стройке работали более 10 тысяч человек, а проект может быть завершён как минимум на год раньше первоначального пятилетнего срока.

Пока ККУЖД строится

Главным действующим маршрутом через Центральную Азию в обход России остаётся Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), также известный как Средний коридор. Он соединяет Китай с Европой через Казахстан, Каспийское море, Азербайджан, Грузию и Турцию. Это не единая железная дорога: контейнеры несколько раз перегружают с поездов на суда и обратно. Поэтому скорость перевозки зависит от работы железных дорог, портов, каспийского флота, таможни.

Маршрут развивается. В 2025 году по нему перевезли на 36 процентов больше контейнеров, чем годом ранее. Но, как и прежде, в основном он используется для транспортировки товаров с востока на запад: из 433 контейнерных поездов в 2025 году 400 шли в западном направлении и только 33 в обратном направлении.



Карта Транскаспийского международного транспортного маршрута

Параллельно Казахстан увеличивает пропускную способность собственной сети. Страна строит третий железнодорожный переход на границе с Китаем и линию Бахты – Аягоз длиной 272 километра, чтобы увеличить пропускную способность между двумя странами с 28 миллионов до примерно 48 миллионов тонн в год. На Каспии Казахстан планирует увеличить торговый флот с 18 до 32 судов к 2028 году.

Большие планы на развитие ТМТМ связаны прежде всего с изменившейся логистикой: интерес к Среднему коридору усилился после начала полномасштабной войны России против Украины.

После нападения России на Украину в 2022 году грузопоток по этому направлению резко вырос. По данным министерства транспорта Казахстана, по казахстанскому участку маршрута перевезли 586 тысяч тонн в 2021 году, 2,7 миллиона тонн в 2023-м и 4,4 миллиона тонн в 2024-м.

Впрочем, говорит эксперт, рост статистики может быть связан не только с санкциями.

«Часть нынешнего всплеска действительно может быть ситуативной и связанной с геополитическими потрясениями: объёмы резко выросли в 2022 году и с тех пор продолжали увеличиваться ежегодно. Дополнительные скачки в определённой степени совпадают по времени с нарушениями судоходства в проливе Баб-эль-Мандеб (важный межконтинентальный водный путь, который соединяет Красное море с Аденским заливом Индийского океана. — *Ред.*). Но в то же время в этот период постепенно улучшалась и бесперебойность работы самого коридора», — говорит Контесси.

После 2022 года в политических и экспертных дискуссиях все чаще ТМТМ стали называть альтернативой коридору Север-Юг через Россию. Однако показатели двух направлений пока несопоставимы. [По данным ОЭСР](#), в 2024 году по ТМТМ прошло около 4,5 миллиона тонн грузов, тогда как через Север-Юг — 19 миллионов тонн.



ЧИТАЙТЕ ТАКЖЕ:

Международные фининституты готовы вложиться в Средний коридор в Казахстане. Каким может быть исход?

Тем не менее, Европейский союз рассматривает ТМТМ как способ связать Европу и Центральную Азию в обход России. На инвестиционном форуме в Брюсселе в январе 2024 года Еврокомиссия, международные финансовые организации и частные инвесторы объявили об обязательствах на 10 миллиардов евро для развития транспортной связанности региона. Заявленная цель заключается в создании маршрута со сроком доставки до 15 дней.

На [саммите](#) «Евросоюз — Центральная Азия» в Самарканде в прошлом году официальные лица из Брюсселя объявили о [выделении](#) еще трех миллиардов евро на проект в дополнение к ранее обещанным 10 миллиардам.

[По модели Всемирного банка](#), к 2030 году перевозки через Каспий могут утроиться по сравнению с 2021 годом и достичь 11 миллионов тонн, но на трансконтинентальную торговлю будет приходиться менее 40 процентов грузов. Основной рост банк ожидает от торговли Казахстана, Азербайджана и Грузии между собой и с Европой.

ККУЖД, также, как и Средний коридор, выступает в роли альтернативы маршруту через Россию. Москва, в отличие от первых лет обсуждения проекта, публично не выступает против ККУЖД. На встрече министров транспорта стран ШОС в 2026 году статс-секретарь — заместитель министра транспорта России Дмитрий Зверев

заявил о готовности Москвы поддержать строительство дороги Китай — Кыргызстан, отметив, что транспортные проекты региона «должны развиваться синхронно, а не изолированно друг от друга». А недавно президент Кыргызстана сказал, что Пекин изначально отказывался строить магистраль Узбекистан без согласия России, но впоследствии в ходе встреч Жапарова с Путиным согласие было дано.

| Южный выход остаётся проектом

Цепочку маршрутов из Китая в Центральную Азию и далее на юг призвана продолжить Трансафганская железная дорога — именно на неё, по словам Мирзиёева, в будущем сможет опереться ККУЖД, чтобы выйти через Афганистан на рынки Южной Азии и Ближнего Востока. В феврале 2026 года соглашение утвердил президент Узбекистана.

Окончательные параметры магистрали пока не определены. В разных оценках её длина составляет от 573 до 647 километров, стоимость от 4,6 до 8,2 миллиарда долларов.

В июне 2026 года заместитель министра транспорта Узбекистана Жасурбек Чориев говорил о сумме более семи миллиардов долларов и возможной пропускной способности около 20 миллионов тонн в год. По его словам, технико-экономическое обоснование рассчитывают завершить к концу 2026 года, а строительство займёт не менее пяти лет.

Ташкент уже связывает оба проекта. В обращении по случаю подписания соглашения о строительстве ККУЖД Мирзиёев заявил, что новая дорога в дальнейшем позволит получить через Афганистан доступ на рынки южных соседей.

Пока Трансафганская магистраль значительно дальше от запуска, чем ККУЖД. Не выбраны окончательная трасса и единый стандарт колеи, не определён источник финансирования. Конфликты и периодические закрытия границы между Афганистаном и Пакистаном добавляют политический риск. Главный редактор отраслевого издания Logistan Григорий Михайлов считает, что сначала двум странам необходимо наладить взаимодействие на границе, а затем переходить к строительству.



Карта Трансафганского коридора

Китай диверсифицирует маршруты. В Центральной Азии развернется гонка за транзит?

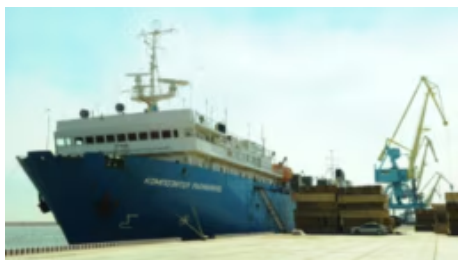
Потеря привлекательности маршрутов через Россию после 2022 года дало толчок развитию коридоров через Центральную Азию, а появление альтернативного перехода в лице ККУЖД сделало конкуренцию за транзит предметом обсуждения в центральноазиатском регионе.

Джозеф Эпштейн, директор Исследовательского центра «Туран» при американском Институте Йорктауна, считает нынешний интерес к новым маршрутам структурным сдвигом, а не временной реакцией на геополитические потрясения. По его словам, потрясения только обнажили слабости традиционных путей через Россию и Иран. Даже если конфликты разрешатся, специалисты по логистике уже увидели, насколько быстро политические решения могут нарушить перевозки.

«Грузы не ищут самый дешёвый маршрут; они ищут самый предсказуемый. Коридор, который на 20 процентов дешевле, но периодически закрывается, ничего не стоит для компании, связанной обязательствами по срокам доставки», — говорит Эпштейн.

По его словам, последовательные усилия по развитию ТМТМ предпринимают не только США, Европа и страны региона, но и Китай.

«Когда страна с самыми большими объёмами поставок начинает хеджировать риски, связанные со своими же партнёрами, это не реакция на новостную повестку. Это структурный расчёт», — комментирует эксперт.



ЧИТАЙТЕ ТАКЖЕ:

Станет ли «Каспийский экспресс» Путина новой линией снабжения между Россией и Ираном?

При этом Эпштейн не считает ТМТМ полноценной заменой российскому коридору в обозримом будущем.

«Первая проблема обусловлена географией: Средний коридор является мультимодальным. Погрузка грузов на железнодорожный состав, затем на судно, а затем снова на железную дорогу структурно дороже, чем сквозная сухопутная перевозка. Каждая перевалка увеличивает стоимость, время и добавляет потенциальную точку сбоя», — объясняет он.

К этому добавляются дисбаланс между западным и восточным направлениями и разница в масштабе перевозок. Однако, по словам Эпштейна, критерий замещения выбран неверно.

«Вопрос не в том, заменит ли ТМТМ Россию, а в том, есть ли лучшая альтернатива. Ее нет. К тому же коридор значительно улучшил свои показатели по самому важному параметру: время транзита сократилось с 28–32 дней до 13–17», — говорит Джозеф Эпштейн.

Для стран Центральной Азии и Южного Кавказа, продолжает эксперт, значение маршрута не ограничивается транзитной платой: вместе с грузами появляются терминалы, логистические услуги, таможенные доходы и влияние, которым располагает транспортный узел.

Стратегию Китая Эпштейн описывает как максимальную вариативную.

«Его стратегия заключается не в том, чтобы выбрать один выигрышный маршрут, а в том, чтобы ни один маршрут и ни один партнёр не смогли держать китайскую торговлю в заложниках. Фактически Китай строит “средние коридоры” внутри самого Среднего коридора», — объясняет эксперт.

Эпштейн называет ККУЖД наиболее наглядным подтверждением такого подхода: она создаёт южный путь, который не зависит от казахстанских переходов Достык и Хоргос. Эпштейн сравнивает эту политику с многовекторностью самих центральноазиатских государств, которые диверсифицируют связи и стараются не допустить зависимости от одного партнёра. При этом он подчёркивает, что «вариативность ценна, но она не бесплатна»: смена колеи снижает эффективность ККУЖД, нестабильность в Афганистане осложняет Трансафганский проект, а часть новых направлений может так и остаться запасной возможностью, а не действующим коридором.

Никола Контесси, тем временем, вспоминает обсуждения стратегии Китая в исторической перспективе.

«Спустя 13 лет Китай по-прежнему придерживается стратегии инициативы "Один пояс — один путь", реализуя целый комплекс транспортных маршрутов, обслуживающих его растущие коммерческие интересы. Разница сегодня, возможно, заключается в том, что эти интересы значительно расширились. Несколько лет назад популярной была идея о том, что Пекин восстанавливает свою прежнюю имперскую систему отношений с зависимыми территориями», — говорит исследователь.

По его словам, хотя к историческим аналогиям стоит относиться осторожно, в них есть смысл, если рассматривать большую стратегию Китая шире — как стремление организовать систему управления по континентальному принципу, где Россия остаётся другим крупным заинтересованным игроком.



ЧИТАЙТЕ ТАКЖЕ:

Как Си Цзиньпин перестроил связи Китая с Центральной Азией — в цифрах

| Может ли регион выиграть от развитой сети?

Официальный Пекин продолжает поддерживать разные направления. В Астанинской декларации второго саммита «Китай — Центральная Азия» стороны одновременно поддержали строительство ККУЖД и расширение контейнерных перевозок Китай — Европа через Центральную Азию, включая казахстанский порт Актау и туркменский Туркменбаши на Каспии.

В будущем, отмечают эксперты, ККУЖД и Трансафганской дороге, если она все же будет построена, предстоит согласовать тарифы, пограничный контроль, расписания и смену колеи. Эксперт Института перспективных международных исследований УМЭД Наргиза Умарова предупреждает, что без координации параллельные трансфганские проекты будут конкурировать за одни и те же грузы и финансирование.

В ближайшие пять-семь лет главными выгодоприобретателями транзита Эпштейн считает Казахстан и Азербайджан. Преимущества Казахстана он связывает с прямым и менее сложным маршрутом от китайской границы к Каспию, двумя действующими переходами и инвестициями в порты, флот и железную дорогу. Альтернативные пути, по его оценке, могут сократить долю страны, но не вытеснят её. Положение Азербайджана эксперт называет ещё более устойчивым, поскольку основные западные маршруты в обход России и Ирана сходятся на его территории.

Похожую оговорку делает и Контесса.

«Для Казахстана они действительно могут быть конкурентами, поскольку страна стала главным транзитным хабом региона, а ККУЖД, вероятно, со временем перенаправит значительную часть грузопотока между Китаем и Узбекистаном/Кыргызстаном, который сейчас идёт через Казахстан», — отмечает Контесса.

При этом, по его словам, если Казахстан расширит трансграничную торговлю с соседями, национальная железнодорожная сеть сможет частично компенсировать потери за счёт региональной торговли — «но точно мы узнаем это только после того, как ККУЖД действительно начнёт функционировать».

Узбекистан, по словам Эпштейна, с помощью ККУЖД сознательно «покупает» себе транзитную роль, которой раньше не имел.

«Это страна, за которой стоит внимательно следить. Она обладает самым большим населением в регионе, развитым производственным сектором, и с помощью ККУЖД сознательно "покупает" себе транзитную роль, которой у нее раньше не было», — говорит эксперт.

Кыргызстан, отмечает директор исследовательского центра «Туран», получает стратегическое значение, но одновременно принимает зависимость от китайского финансирования. Эксперт считает такую конкуренцию здоровее, чем подразумевает слово «гонка».

«Эти государства не просто борются за фиксированный объём грузов; чем больше они становятся жизнеспособными узлами, тем более устойчивым становится коридор в целом и тем больше рычагов влияния регион получает коллективно. Резервирование, то есть избыточность маршрутов для обеспечения надёжности, — вот главный продукт, который здесь продаётся», — говорит аналитик.

«В долгосрочной перспективе ключевой задачей будет развитие вокруг этих маршрутов экономической активности — как ориентированной на внутренний рынок, так и экспортной», — считает Никола Контесси.

По его наблюдению, стремление к транзитным доходам может сформировать рентную ментальность, подобную той, что обычно связывают с природными ресурсами.

«Главной задачей для государств Центральной Азии будет выйти за рамки модели "сборщика платы за проезд" и стать торговыми странами, чьи собственные товары перемещаются по этим транспортным маршрутам», — резюмирует Контесси.



Азаттык Азия

Азаттык Азия (Azattyq Asia) – русскоязычный отдел по Центральной Азии «Радио Свободная Европа/Радио Свобода» (Radio Free Europe/Radio Liberty, RFE/RL).

This item is part of

Политика

Центральная Азия

Темы дня

Китай