

[View the original article](#)



Courtesy Image

Высокоскоростной поезд «Афросиаб». Фото с сайта компании «Узбекистон темир йуллари»
Photo: Courtesy Image

ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ

Поставлено на рельсы. Как Узбекистан сделал ставку на скоростные поезда и есть ли что перенять соседям?

21 октября 2026, 09:01

Азаттык Азия

Узбекистан успешно соединяет города в разных частях страны скоростным железнодорожным сообщением. Амбициозная стратегия Ташкента предусматривает расширение географии рейсов: их планируют запустить на юг, к границе с Афганистаном, а также на запад — в Нукус. Государство остаётся

единственным в Центральной Азии, развивающим скоростные пассажирские поезда и соответствующую инфраструктуру. Есть ли чему поучиться его соседям?

«Быстрые, комфортные и удивительно доступные» — так [отзывается](#) о поездах «Афросиаб» индийская тревел-блогерка Barnali Biswas.

«Кресла премиум бизнес-класса, современный интерьер и впечатляющий уровень сервиса» — [комментирует](#) ее коллега влогер Shailab Vlogs 7 свое путешествие по Узбекистану.

Россияне не без нотки ревности [отмечают](#), что «наследники Тамерлана конкурируют по скорости с РЖД », а страна укрепляет статус лидера железнодорожного сообщения в центральноазиатском регионе.

| От первого «Афросиаба» до разветвленной сети

Узбекистан за последние полтора десятилетия действительно сделал рывок в развитии пассажирских поездов. Первый рейс испанского поезда Talgo 250 под брендом «Афросиаб» был запущен в 2011 году, ещё во время президентства Ислама Каримова. Он соединил Ташкент и Самарканд, сократив время в пути до двух часов вместо прежних четырех.

Годы спустя, с приходом к власти Шавката Мирзиёева и открытием границ для туристов, «Афросиаб» превратился в визитную карточку страны: поток гостей в страну увеличился в разы, а поезд между столицей и богатым на средневековые достопримечательности Самаркандом стал пользоваться высоким спросом.

В сентябре 2016-го «Афросиаб» [продлили](#) до Бухары — еще одного древнего города, который веками служил важным торговым узлом на Великом шелковом пути и сохранил уникальные архитектурные памятники.

Сейчас «Афросиаб» курсирует из Ташкента в Самарканд, Бухару, Карши и Навои.



Стюард (проводник) высокоскоростного поезда «Афросиаб»

Власти Узбекистана на этом не останавливаются. Они масштабируют опыт. Правительство начало электрификацию путей дальше на запад и юг. В планах — поезд до Термеза, города, который расположен на юге у границы с Афганистаном (около 650 километров от столицы). Очевидно, что цель — не только привлечение туристов, но и создание быстрого сообщения между разными уголками самой густонаселенной в Центральной Азии страны.

В мае этого года в Узбекистане запустили новый высокоскоростной электропоезд «Джалалиддин Мангуберди», названный в честь последнего хорезмшаха. Составы, которые произведены южнокорейской компанией Hyundai Rotem, курсируют по маршруту Ташкент — Самарканд — Бухара — Хива. Время в пути между столицей и Хивой, отдаленным историческим центром, (это около 1000 километров) снизилось почти вдвое — с 14 до семи с половиной часов.

«Джалалиддин Мангуберди» развивает скорость до 250 км/ч и адаптирован к климатическим условиям Узбекистана: выдерживает жару до +50 °С, морозы до −40 °С и защищен от пустынной пыли Кызылкума.

В середине сентября в ходе визита Мирзиёева в Южную Корею Ташкент заключил соглашение с Hyundai Rotem на закупку еще восьми высокоскоростных электропоездов в дополнение к уже реализуемым контрактам. Их планируют поставить в том числе на стратегически важном и технически сложном, проходящем через горы маршруте из Ташкента в Андижан, город на востоке страны.

Как сообщают южнокорейские СМИ, поезда спроектированы специально под условия Узбекистана — их ключевые узлы надежно защищены от жары и попадания песка. В отличие от стандартных корейских параметров (1435 мм), колесные пары новых составов изготовлены под колею 1520 мм.

Для того чтобы новые корейские экспрессы могли развить свою проектную скорость, в Узбекистане параллельно модернизируют рельсовые пути, системы автоматики и электросети, сообщили в министерстве транспорта.

Правительство запускает не только рейсы между столицей и другими городами, но и связывает отдаленные области между собой. В августе и сентябре 2026 года в Узбекистане запустили современные электропоезда CR200J с максимальной скоростью до 160 км/ч производства китайской компании CRRC Dalian — они курсируют между Хивой и Бухарой. С 10 сентября электропоезд CR200J начал ходить из Ташкента в Андижан.

В марте 2027 года власти Узбекистана планируют запустить высокоскоростные поезда между Ташкентом и столицей Каракалпакстана — Нукусом. Как ожидается, время в пути сократится с 16 часов до 7.



Courtesy Image

Есть ли чему поучиться соседям?

Поезд «Афросиаб» попал в заголовки мировых СМИ после открытия границ Узбекистана и введения безвизового режима для граждан десятков стран в 2017–2019 годах. Об опыте центральноазиатской страны в развитии железнодорожного транспорта написали CNN и National Geographic.

«Чтобы сэкономить время, можно воспользоваться скоростными поездами “Афросиаб”: они соединяют Ташкент с Самаркандом (поездка занимает около 2,5 часов), а Самарканд — с Бухарой (от 1,5 до 2 часов). В вагонах экономкласса есть Wi-Fi и кондиционеры, а в вагоне-ресторане можно купить упакованные закуски и плов. Билеты на “Афросиаб” часто раскупают быстрее, чем на обычные пассажирские поезда», — отмечал американский писатель и журналист National Geographic Гари Штейнгарт в репортаже об Узбекистане «Поразительная поездка по Шелковому пути на первой в мире супермагистрали».



ЧИТАЙТЕ ТАКЖЕ:

Сотрудничество без ультиматумов. Каковы результаты визита Рубио в Центральную Азию?

Плюсы скоростных поездов замечают и путешественники из соседних стран, которые бывали в Узбекистане. Сарвар, житель Оша, второго по величине города Кыргызстана, летом этого года поехал на электропоезде CRRC Dalian из Ташкента в Андижан, где живет его родня. Он рассказывает, что это быстрее и удобнее, чем ехать на автобусе или машине.

«Больше всего мне понравились просторные вагоны и удобные кресла. Когда ты встаёшь, например, чтобы пройти в туалет, ты не беспокоишь сидящих рядом, — говорит собеседник из Кыргызстана. — Мне понравилось обслуживание в поезде: проводники были в стильной форме, очень вежливые. Во время поездки нам два раза предложили чай, три раза воду, бесплатно раздали мороженое, чтобы сгладить негатив, когда неожиданно отключились кондиционеры. Ещё меня поразило, что поезд курсирует с крайне высокой точностью. В моем билете было написано, что поезд прибудет в 14:14. Я ещё посмеялся, сказав про себя: “Да ладно”. А после прибытия вышел из поезда и посмотрел на часы, время было 14:14. Поезд прибыл строго по минуте».

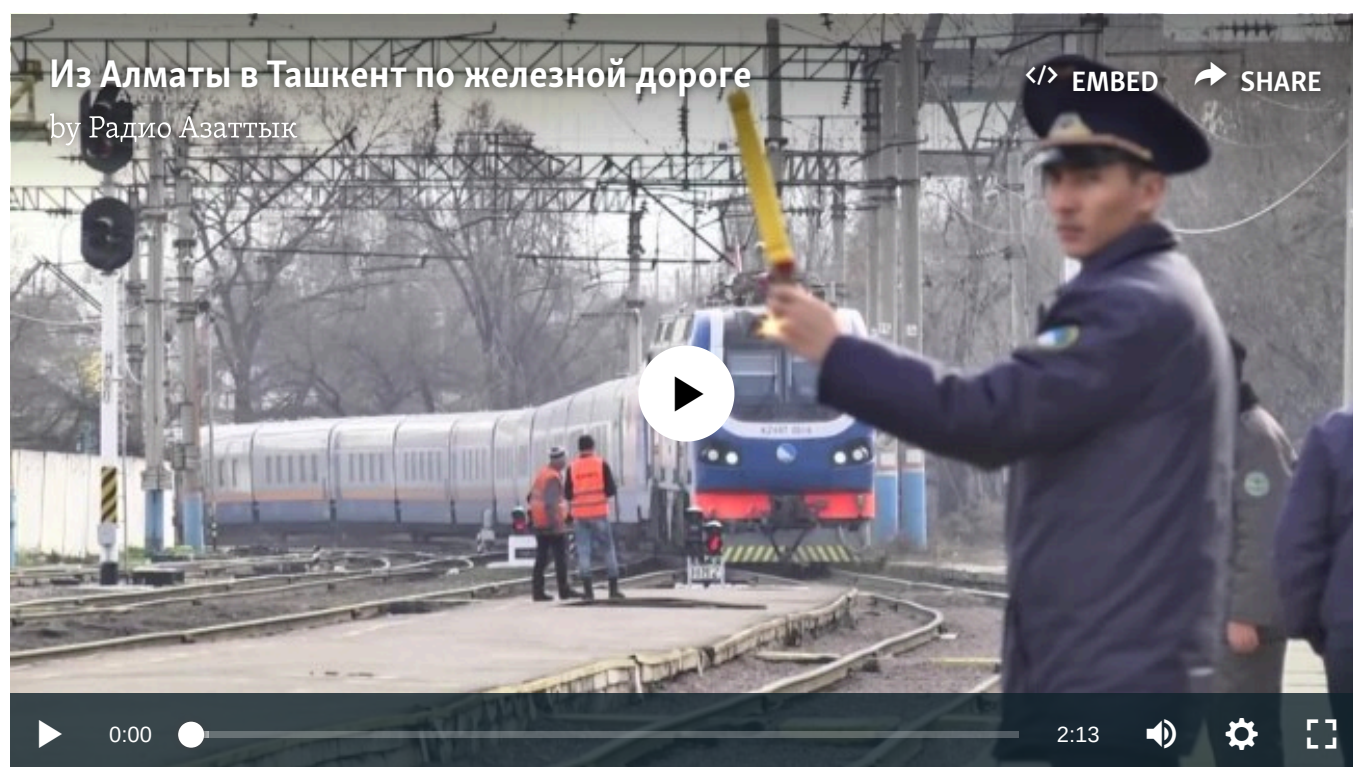
Житель Астаны Петр говорит Азаттык Азия, что дважды пользовался «Афросиабом» — в 2019-м и 2023-м. Оба раза его путь лежал из Ташкента в Самарканд и обратно. Поезд, как отмечает путешественник, показал, что перемещаться быстро и с комфортом, не тратя полдня на дорогу, — вполне реально в Центральной Азии.

«Впечатления от поезда, у меня, конечно, самые положительные. Сидишь в вагоне, который немного напоминает салон самолета, перед тобой огромное окно, за окном на хорошей скорости проносятся удивительной красоты узбекистанские пейзажи, рядом обходительные проводники, которые предлагают напитки или перекус. И всё это довольно комфортно и на высокой скорости, — делится впечатлениями путешественник из Казахстана. — Классный поезд, который летит, и ты эту дорогу практически не ощущаешь. Нет такого ощущения, когда садишься в казахстанский “Тальго”, который вроде бы считается скорым, но едет по старой железной дороге. Ты чувствуешь все рельсовые соединения, и понимаешь, что всё-таки до узбекистанского комфорта далеко».

Казахстан тоже использует скоростные поезда испанского производства Talgo — под брендом «Тулпар-Тальго». Их максимальная скорость на отдельных участках составляет около 140–160 км/ч, что технически не относится к категории высокоскоростных железных дорог, где порог начинается от 200–250 км/ч.

Петр из Астаны считает, что появление на его родине поездов, аналогичных «Афросиабу», могло бы оживить внутренний и въездной туризм.

«После поездок [в Узбекистан] у меня возникает риторический вопрос: а что мешает в Казахстане сделать такие поезда, — говорит астанчанин. — Я понимаю, что несоизмерима большая территория и довольно сложно делать на такие большие расстояния хорошую железную дорогу, но мы сейчас говорим не про сеть железных дорог по Казахстану, которая будет соединять запад с востоком, юг с севером. Хотя бы из Астаны в Алматы сделайте такой, или соедините Алматы и Шымкент. То есть, соедините ключевые города Казахстана, и дорога будет пользоваться успехом. Тем более, что Алматы и Астана — это всегда много рейсов, много самолётов, много поездов. И если будет ездить такой скоростной поезд, было бы замечательно».



[Прямая ссылка](#) ✓

Однако Казахстан не делает ставку на развитие высокоскоростного сообщения, несмотря на огромную территорию — страна на 9-м месте в мире по площади.

Национальный железнодорожный оператор «Казахстан темир жолы» (КТЖ) не в лучшем положении. Если в 2023 году чистый долг составлял 2,1 триллиона тенге

(председатель Высшей аудиторской палаты Алихан Смаилов, представляя итоги аудита деятельности нацкомпании, заявил в 2024-м, что она находится на грани дефолта из-за высокой долговой нагрузки), то по итогам первого полугодия 2026-го показатель вырос до 3,5 триллиона тенге (7,7 миллиарда долларов). Коррупцию в системе КТЖ в местных СМИ называют «глубоко укоренившейся системой», напоминая о десятках уголовных дел в отношении должностных лиц нацкомпании по обвинениям в хищениях и взяточничестве.

В дочерней компании КТЖ «Пассажирские перевозки» говорят, что высокоскоростные поезда невыгодны стране.

«Если для Китая это не проблема, то для нас это невозможно, у нас такого количества пассажиров просто нет. Для высокоскоростного движения необходим отдельный путь, это инвестиции в инфраструктуру. Чтобы между Астаной и Алматы построить такую дорогу необходимо около 10 млрд долларов. При этом мы будем перевозить 3000–4000 пассажиров в сутки, значит цена проезда будет слишком высокая», — объяснял на брифинге в сентябре прошлого года глава «Пассажирских перевозок» Ануар Ахметжанов причины, по которым Казахстан не стремится создавать аналоги «Афросиаба».

Ахметжанов также добавил, что строительство высокоскоростных магистралей в Казахстане признано экономически нецелесообразным, поэтому в ближайшие годы такие поезда там не появятся. Государство делает упор в основном на авиасообщение и строит автомобильные трассы.

При этом статистика свидетельствует, что в прошлом году в Казахстане железнодорожным транспортом перевезли 19,4 миллиона пассажиров (при численности населения 20 миллионов человек), а в соседнем Узбекистане — 10,9 миллиона пассажиров (при 39-миллионном населении).

Кыргызстан, Таджикистан и Туркменистан не располагают инфраструктурой для скоростного или высокоскоростного пассажирского сообщения. Там эксплуатируются обычные поезда с более низкими скоростями.

Ашхабад в этом году объявил о планах модернизации дороги Ашхабад — Туркменбаши, при успешном завершении которого поезда смогут курсировать со скоростью до 160 км/ч.

Лидеры центральноазиатских государств на встречах часто призывают к развитию туризма в регионе, предлагают облегчить въезд для путешественников и создать аналоги «Шенгена». Однако упрощение транспортной доступности в таких обсуждениях уходит на второй, а то и на третий план.

Кыргызстан и Таджикистан, которые хотят привлечь туристов из-за рубежа, живут с изношенными железными дорогами. Они эксплуатируют линии, которые достались в наследство от СССР и в основном не электрифицированы.



ЧИТАЙТЕ ТАКЖЕ:

Узбекистан стремится стать ведущим авиахабом Центральной Азии. Потеснит ли он Казахстан?

Для чего Ташкент развивает скоростное сообщение и с какими проблемами он сталкивается?

Чиновник, работающий в железнодорожной сфере Узбекистана, попросивший не указывать его имя по соображениям безопасности, говорит Азаттык Азия, что развитие сети скоростных поездов в стране в первую очередь было продиктовано стремлением властей стимулировать экономику, которая значительно отстала в привлечении инвестиций во время президентства Каримова. И туризм в этом плане видится Ташкенту одним из важных направлений.

«Для Узбекистана туризм является стратегическим источником дохода и важным элементом “мягкой силы”. Быстрое и удобное транспортное сообщение имеет решающее значение для привлечения платежеспособных туристов из Европы, Америки и стран Азии. “Афросиаб” соединяет крупнейшие туристические центры Узбекистана — Ташкент, Самарканд, Бухару и Хиву, сокращая время в пути до 2–4 часов. Поэтому развитие — это проект, имеющий важное государственное и геополитическое значение», — говорит собеседник.

Он отмечает, что за развитием высокоскоростного железнодорожного сообщения президент следит лично.

«Мирзиёев регулярно проводит личные встречи с руководством компании “Узбекистон темир йуллари”  и министром транспорта, обсуждая предстоящие изменения, устанавливая сроки закупки поездов и требуя внедрения цифровизации, чтобы не отставать от других стран. Минтранспорта и его чиновники постоянно подвергаются критике за неэффективность работы, убытки и коррупционные риски, поэтому отрасль находится под постоянным контролем и в режиме ручного управления “сверху”», — отмечает чиновник, работающий в железнодорожной сфере Узбекистана.



Президент Шавкат Мирзиёев с бывшим председателем правления «Узбекистон темир йуллари» Ачилбаем Раматовым

При этом эксплуатация скоростных поездов приносит государству прямые финансовые убытки, добавляет он. Это подтверждается и официальными заявлениями.

Председатель правления «Узбекистон темир йуллари» Зуфар Нарзуллаев на пленарном заседании сената в 2024 году говорил, что «Афросиаб» каждый год работал в убыток.

«К примеру, в 2023 году убыток составил 238 миллиардов сумов (около 19 миллионов долларов по курсу того времени)», — сообщил Нарзуллаев.

Для исправления ситуации с 1 января 2025 года железные дороги начали переходить на систему динамического ценообразования. Стоимость билетов теперь может меняться в зависимости от спроса.

Эксперт железнодорожной отрасли Узбекистана, тоже просивший об анонимности, считает, что развивать высокоскоростные железнодорожные магистрали в стране экономически перспективно. Линии закладывают фундамент для экономики и мобильности населения на десятилетия вперед. Это, в свою очередь, способно существенно трансформировать рынок труда.

«Быстрое сообщение между городами создаёт возможности для туризма, деловых поездок и регионального сотрудничества, — говорит он. — Особое значение имеет потенциал в сфере занятости: строительство, ремонт и обслуживание железнодорожной инфраструктуры, эксплуатация поездов и работа вокзалов требуют работников разных специальностей. Развитие туризма может дополнительно поддерживать занятость в гостиницах, общественном питании, экскурсионных услугах и ремесленном производстве. Поэтому при оценке “Афросиаба” важно учитывать количество созданных временных и постоянных рабочих мест, условия труда, возможности обучения и трудоустройства жителей. Дополнительные доходы и занятость необходимо оценивать по фактическим результатам».



ЧИТАЙТЕ ТАКЖЕ:

Соглашения на 12 миллиардов долларов:
Ташкент и Вашингтон договорились об
инвестициях

Эксперт убежден, что при развитии отрасли должны быть должным образом защищены интересы потребителей: для пассажиров нужны прозрачные правила формирования тарифов, достоверная информация об услугах и действенные механизмы рассмотрения жалоб. В целом реализация железнодорожных проектов, подчеркивает собеседник, должна сопровождаться прозрачностью.

«Обществу необходимо знать, сколько стоит проект, из каких источников покрываются заявленные убытки и какую пользу получают жители страны. Высокий спрос на билеты свидетельствует о востребованности услуги, однако сам по себе не доказывает её окупаемости, — говорит эксперт. — Заявления об убытках требуют пояснений: какие расходы включены в расчёт, как распределяются затраты на инфраструктуру и за счёт чего покрывается дефицит. В открытых материалах нет полной картины, позволяющей ответить на эти вопросы. Для предметной общественной дискуссии необходимо участие профильных специалистов и независимых экспертов. Общественности нужны финансовые результаты по маршрутам, понятная структура расходов, сведения о размерах и источниках господдержки, если она предоставляется, и результаты независимой оценки эффективности. Открытая отчётность и независимая проверка способны укреплять доверие к проекту и создавать более понятные условия для инвесторов».

Пока же в открытом доступе есть общая финансовая отчетность «Ўзбекистон темир йуллари», без разбивок на отдельные проекты и их финансирование. В первом полугодии этого года компания показала сокращение общих расходов и

операционных затрат. Чистая прибыль превысила 1 триллион сумов (около 85 миллионов долларов). С прибылью компания завершила и прошлый год.

Всего три года назад, в 2023-м, положение перевозчика было настолько тревожным, что власти пошли на реформу отрасли, провели кадровые перестановки в «Узбекистон темир йуллари» и вынуждены были объявить об отказе от практики госрегулирования тарифов. Результат, видимо, есть. Узбекистан — единственная в Центральной Азии страна, которая входит в мировую тридцатку государств, развивающих высокоскоростное железнодорожное сообщение.



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

Общество

Казахстан

Центральная Азия

Темы дня

Кыргызстан

Таджикистан

Узбекистан