



АНАЛИЗ ВОЗМОЖНЫЕ ПУТИ РАЗВИТИЯ СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ УЗБЕКИСТАНА В ПЛАНАХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНО- ЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ ПО НАПРАВЛЕНИЮ КИТАЯ СО СТРАНАМИ ЦЕНТРАЛЬНОЙ И ЮЖНОЙ АЗИИ

Чориев Рустам Алишер угли

*студент 3-курса факультета “Строительная инженерия”, Ташкентский
государственный транспортный университет, Ташкент, choriyev888@gmail.com*

Х.К. Умаров

*кандидат технических наук, доцент, Ташкентский государственный
транспортный университет, Ташкент, janobhuk@mail.ru*

Аннотация. Проведено подробные возможные пути развития сети железных дорог Узбекистана в планах международных транспортно-экономических связей по направлению Китая со странами Центральной и Южной Азии.

Abstract. Detailed possible ways of developing the railway network of Uzbekistan in the plans of international transport and economic relations in the direction of China with the countries of Central and South Asia have been carried out.

Ключевые слова: Великий шелковый путь, международные транспортные коридоры, альтернативный путь, Китай, Центральная Азия, Южная Азия

Keywords: The Great Silk Road, international transport corridors, alternative route, China, Central Asia, South Asia

В рамках транспортной стратегии «Великого шелкового пути» Центральная Азия рассматривается как связующее звено между Китаем и Южной Азией. Данный факт дал толчок среднеазиатским республикам для развития своих железных дорог. Для сохранения позиций ведущего игрока, Республике Узбекистан необходимо всемерно развивать свою железнодорожную сеть с целью обеспечения кратчайшего пути для экономического взаимодействия территорий Китая с Южной Азией, при этом требуется постоянная модернизация и усиление мощности эксплуатируемых железных дорог.

В настоящее время железнодорожная транспортно-экономическая связь Китая с Центральной и Южной Азией осуществляется через Казахстан по линии Сарыагач – Луговой – Алма-Ата – Актогай – Достык протяженностью 1831 км (рис. 1) [1].

Кроме того, Узбекистан будучи важным торговым партнёром с Южной Кореей, осуществляет перевозки через вышеуказанные линии. Существует необходимость смены тележек или перегрузки в другие вагоны на станции Достык из-за смены колеи в Китае и Южной Корее, что влечет за собой задержки из-за ограниченных технических ресурсов.

Китай является важным торговым партнером Центрально Азиатских республик. Китайское Правительство активно инвестирует в Синьцзян - Уйгурского Автономного Района (далее СУАР) социально-экономическое развитие и разработку природных ресурсов, а также заинтересовано в экономическом и политическом плане провести путь из СУАР через Кыргызстан в Центральную Азию, Афганистан, Индия и Иран в порты Гвадар и Бандар-Аббас в соответствии в связи с тем, что свыше 80% от общего товарооборота Китай с республиками Центральной Азии приходится именно на СУАР [2,3].

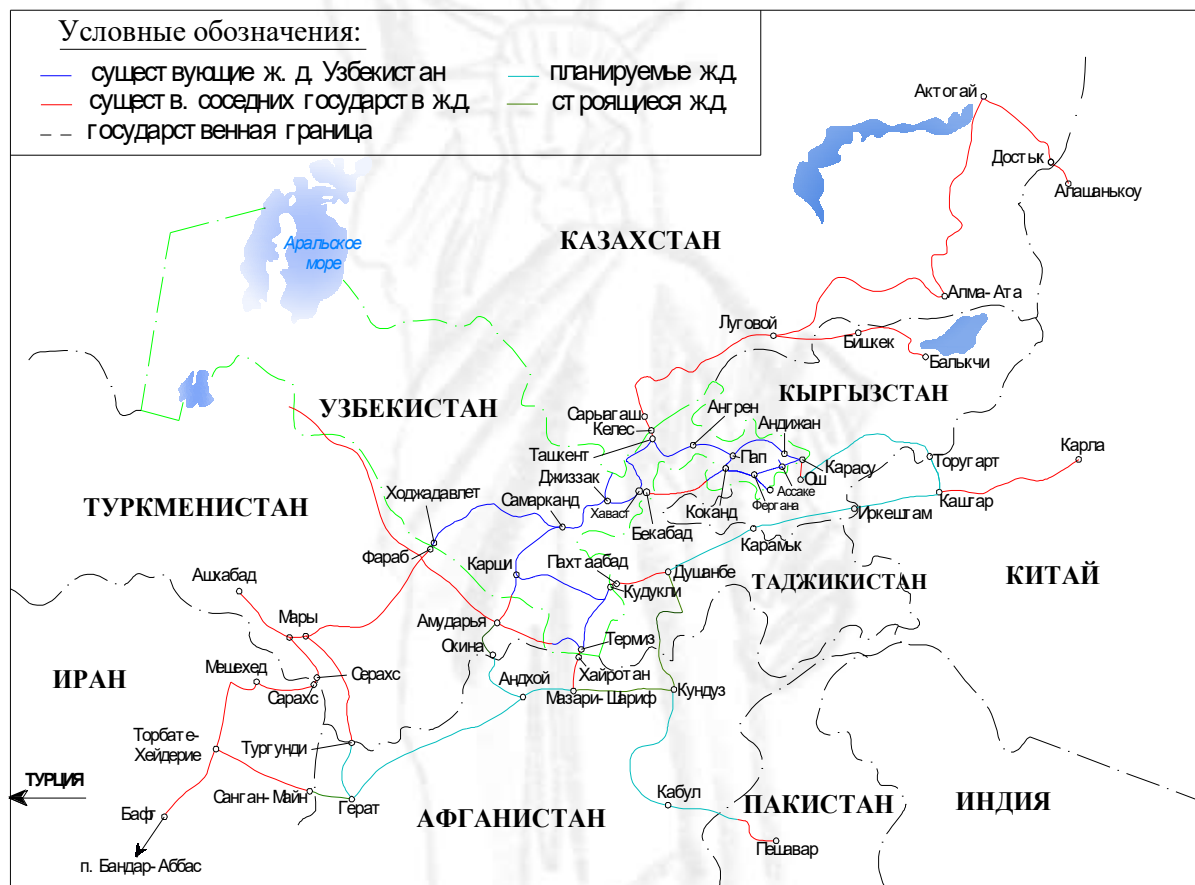


Рисунок 1. Схема железных дорог Центральной Азии

В данный момент выход Китая железными дорогами через Кыргызстан в Центральную и Южной Азию предусматривается в основном по двум маршрутам **Кашгар – Торугарт – Ош – Карасу** и **Кашгар – Иркештам – Карамык** [4-6]:

* **Кашгар – Торугарт – Ош – Карасу:** протяженность железнодорожной линии Кашгар – Торугарт – Ош составляет 430 км. Кыргызская часть железной дороги Торугарт - Ош составляет 265 км и примыкает к существующей сети железных дорог, ведущих в Узбекистан (ст. Карасу). Правительство Китая планирует построить свой участок линии Кашгар - Торугарт протяженностью 165 км, параллельно строительству кыргызского участка рассматриваемой железнодорожной линии. Предварительная стоимость строительства линии Торугарт – Ош, просчитанная по китайским данным ПТЭО, составляет 2 млрд. долл. США. Срок строительства данной.



железнодорожной линии составляет 3-4 года. Проект железной дороги Кашгар – Торугарт – Ош был выполнен Китаем для соединения железных дорог Китая и Узбекистана (крайние точки: китайский Кашгар и узбекский Карасу которые проходят через линию Ангрэн - Пап). Данный проект Кашгар – Торугарт – Ош позволит сократить на 1098 км железнодорожную транспортную связь Китая между Центральной и Южной Азией (табл.1). В обратном направлении для Центрально Азиатских Республик линия Кашгар – Торугарт – Ош сократится с китайскими портами с выходом на Желтое, Восточно-Китайское и Южно-Китайское моря. В перспективу будет продолжено строительство новой линии в Афганистане от Мазари-Шарифа до Герата протяженностью 700 км, завершение которой предоставит Китаю выход к портам Персидского залива через Афганистан, и сократит расстояние перевозки внешнеторговых грузов к портам Ирана на 440 км. В настоящее время в Иране от Санган-Майн в сторону границы с Афганистаном продолжается строительство участка длиной 191 км от границы в Герате. Иран открыл линию Мешхед - Бафг протяженностью 800 км в мае 2005 г., которая упрощает перевозки между Китаем и портом Бандар-Аббас через Серахс (граница Туркменистана), сокращая на 1000 км расстояние перевозки на маршруте Сарахс – порт Бандар-Аббас. Хотя линия является однопутной, предусмотрено строительство второго пути. Кроме того необходима замена тележек или перевод грузов на другие вагоны на станции Серахс из-за смены колеи.

Еще один перспективный проект - строительство железной дороги «Мазари-Шариф - Кабул – Пешавар» с выходом на пакистанский порт Гвадар. Более того, вместе с линией «Узбекистан - Кыргызстан – Китай» дорога «Мазари-Шариф - Кабул - Пешавар» решит стратегическую задачу - объединит четыре крупнейших транспортных коридора в Китае, СНГ, Европе и Южной Азии. Необходимо отметить, что в 2009-2010 гг. построили новую железную дорогу Хайратон – Мазари-Шариф протяженностью 75 км в Афганистане. Проект был реализован узбекскими железными дорогами при поддержке Азиатского Банка Развития. Узбекская железная дорога из пункта Термез в Афганистане в настоящее время эксплуатируется.

* **Кашгар – Иркештам – Карамык:** железнодорожная линия Кашгар – Иркештам – Карамык, протяженностью 460 км, является альтернативной линией Кашгар – Торугарт – Ош. Кыргызская часть линии Иркештам – Карамык составляет 200 км, стоимость проекта которой предварительно составляет 1,5 млрд. долл. США. Для соединения с Душанбе потребуется строительство новой железнодорожной линии Карамык – Душанбе протяженностью 318 км. Предварительная стоимость строительства линии Карамык – Душанбе составляет 2,54 млрд. долл. США. Важно отметить, что таджикская часть железной дороги преодолет четыре перевала (высота в некоторых местах достигнет 4400 м). В настоящее время Таджикистан ведет строительство железной дороги Душанбе – Кундуз в горных условиях. Строящаяся железнодорожная линия с пересечением Аму-Дарьи и выходом на сеть Афганистана.



по железнодорожной линии Мазари-Шариф. Общая линия Душанбе – Кундуз – Мазари-Шариф протяженностью 442 км. Данный проект Кашгар – Иркештам – Карамык позволит сократить железнодорожную транспортную связь между Китаем, и Центральной и Южной Азией (табл. 1).

Таблица 1. Транзитные расстояния Китая между Центральной и Южной Азией, км

Расстояния от страны	Казахстан (существующее)	Кыргызстан (проектное)		Сокращение, км	
	через ст. Достык	через ст. Торугарт	через ст. Иркештам	через ст. Торугарт	через ст. Иркештам
Узбекистан (Ташкент)	1831	733	1417	1098	414
Таджикистан (Душанбе)	2730	1632	518	1098	2212
Туркменистан (Ашхабад)	3117	2019	2703	1098	414
Афганистан (Мазари-Шариф)	2679	1581	960	1098	1719
Иран (Торбате-Хейдерие)	3819	2721	3405	1098	414

Руководство Таджикистана заинтересовано в строительстве железной дороги Кашгар – Иркештам – Карамык и далее выход через Афганистан в Иран. В рамках реализации проекта иранской компанией «Метро» было разработано ТЭО на строительство линии Иран – Афганистан - Таджикистан - Кыргызстан - Китай на территории Таджикистана, финансирование которого будет осуществлено правительством Ирана в размере 1 млн долларов США [2]. Необходимо отметить, что на данный момент большая часть грузопотока Китая с Ираном осуществляется морским путем, из общего грузопотока сухопутных перевозок составляет 1%, который обходится через ст. Достык. К 2025 году планируется увеличить грузопоток сухопутных перевозок до 5% [5].

Железнодорожная линия Кашгар – Торугарт – Ош – Карасу по критерию эффективности предполагается как кратчайший путь и как оптимальное распределение грузопотока между Китаем, Центральной и Южной Азией.

Выбор Китая в пользу железнодорожной линии Кашгар – Торугарт – Ош – Карасу, обусловлен:

- дороговизной реализации проекта Кашгар – Иркештам – Карамык при значительном сокращении суммарной протяженности маршрута;
- малыми объемами грузопотока между Китаем и Таджикистаном.

Заключение



Железнодорожная линия Кашгар – Торугарт – Ош – Карасу через линии Ангрэн – Пап в международных перевозках при соединении Китая со странами Центральной и Южной Азии позволит сократить путь на 1098 км и даст оптимальное распределение грузопотока между Китаем, Центральной и Южной Азией. Принятые в настоящее время проектные решения по усилению мощности железных дорог Узбекистана требуют уточнения, т. к. не в полной мере учитывают возможные перспективы реализации маршрута линии Кашгар – Торугарт – Ош – Карасу по соединению Китая со странами Центральной и Южной Азии. При благоприятных условиях развития событий это может привести к значительному росту размеров перевозок. Неопределенность, прежде всего, связана с отсутствием необходимой и достоверной исходной информации о прогнозируемых объемах грузопотока между Китаем, Центральной и Южной Азией. Эффективность принятия решения по усилению мощности железных дорог Узбекистана зависит от роста размера транзитного объема грузопотока между Китаем, Центральной и Южной Азией. В связи с этим необходимо, учет реальной экономической ситуации в регионе в определенный временной период.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Умаров, Х.К. Анализ возможности развития международных транспортных коридоров в условиях Республики Узбекистан / III Международной научно-практической конференции: «Развитие экономической науки на транспорте». – СПб: ПГУПС-2014, 275-279;
2. Ордабаев А. К. Геополитика транспортных коридоров в Центральной Азии: Доклад эксперт по внешней политике Института мировой экономики и политики (ИМЭП) при Фонде Первого Президента РК – Лидера Нации. - Астана, Апрель 2015 г.
3. Цветков В.А. Новая эволюционная модель транспортно-коммуникационного взаимодействия России и Китая. /Цветков В.А., Зоидов К.Х. и Медков А.А. Депонент Соционет. июль, 2013. С. 75-77.
4. Umarov H.K., Aliev O.T. Assessment of Decision-Making at Substantiating the Strengthening of the Railway Capacity of Uzbekistan in the Conditions of Uncertainty and Risks. / International Journal of Advanced Research in Science, Engineering and Technology // Vol. 6, Issue 9, September 2019. – p. 10832-10837. ISSN: 2350-0328.
5. Умаров, Х.К. Математическая модель по прогнозированию грузопотока Китая и Южной Кореи между Центральной и Южной Азией / Х. К. Умаров, Е. С. Свинцов // Вестник. Ростовского государственного университета путей сообщения. – 2017. – Вып. 2 (66). –69-75 с.
6. Методики принятия решений при обосновании усиления мощности железных дорог Узбекистана / Х.К. Умаров// Журнал. Транспорт шёлкового пути. 2020. – Вып.3. - 23-29 с.