



Центр научно-технической информации и библиотек  
– филиал ОАО «РЖД»

## **Дифференцированное Обеспечение Руководства**

---

32/2023

### **Возобновляется проект строительства железной дороги Китай - Кыргызстан - Узбекистан**

20 января 2023 г. представители Министерства транспорта Узбекистана и железнодорожной компании АО «Узбекистон Темир Йуллари» приняли участия в открытии проектного офиса в Кыргызстане по координации строительства железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан (СКУ). Прибывшие узбекские инженеры присоединились к 180 китайским специалистам, которые с августа 2022 г. уже находятся в Кыргызстане. Целью совместной деятельности является подготовка технических отчетов и ТЭО по строительству железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан, новой транспортной артерии Восток – Запад.

По данным Кыргызской национальной железнодорожной компании ГП «НК «Кыргыз темир жолу» ожидается, что железная дорога пройдет по маршруту Торугарт – Арпа – Макмал – Джалал-Абад. После завершения строительства она соединит Кашгарскую железнодорожную станцию в Синьцзяне с железнодорожной сетью Узбекистана в Андижане.

Основными причинами возрождения интереса к проекту являются: практическая необходимость евразийской интеграции; значительно улучшившиеся дипломатические отношения между Узбекистаном и Кыргызстаном; снижение настороженности Бишкека по отношению к Пекину и стремление региональных правительств выделить финансирование и направить экспертов для завершения полевых исследований в сложных горных условиях.

Однако, несмотря на достигнутый прогресс, ряд проблем могут вновь привести к задержке реализации проекта СКУ.

Во-первых, существует давний экономический и политический разрыв между группами интересов в «северном» и «южном» Кыргызстане. Эта борьба интересов может осложнить процесс выбора окончательного маршрута и механизмов финансирования проекта.

Во-вторых, высказывалось предположение, что ряд иностранных заинтересованных сторон стремятся использовать нестабильные внутренние разногласия Кыргызстана, поощряя «цветные революции» – хорошо известный инструмент смены политического режима с целью помешать евразийской интеграции.

В-третьих, если на кыргызско-таджикской границе снова возникнет напряженность, как это было в сентябре 2022 г., то проект железной дороги СКУ может быть временно заморожен. Без межрегиональной стабильности будущее любого долгосрочного капиталоемкого трансграничного проекта будет поставлено под сомнение. Ферганская долина, сложный и богатый сельским хозяйством регион, расположенный на границе Узбекистана, Таджикистана и Кыргызстана, исторически был нестабильным.

Окончательная стоимость проекта и распределение расходов между его участниками пока не представлены. Предварительно, страны планируют равномерно разделить расходы на финансирование СКУ. Отмечается, что затраты на строительство в течение нескольких могут достичь 4,5 млрд долл. США.

Какой бы ни была окончательная цифра, финансирование должно быть долгосрочным, по льготным ставкам и предпочтительно в местной валюте, чтобы иметь хоть какие-то шансы на успех. Многие весьма амбициозные схемы ГЧП, которые в 2022 г. были структурированы в долларах США, как правило, терпели неудачу из-за валютного риска, неясных механизмов распределения рисков и плохого управления.

Если предполагается привлечение иностранных инвестиционных банков, региональные правительства должны настаивать на реализации финансовой структуры, которая выгодна в первую очередь стране, что обычно означает, что принимающее правительство должно взять на себя обязательства в местной валюте, а не в долларах.

Уже обремененному значительным уровнем суверенного долга, в основном китайского, Кыргызстану будет трудно получить «свою долю» финансирования на условиях, которые не ставят под угрозу финансовое будущее страны.

Узбекистан, с другой стороны, учитывая его стабильность и продолжающиеся экономические преобразования, имеет хорошие шансы привлечь капитал по доступным ставкам и понимает финансовые риски, связанные с привлечением долга в твердой валюте. Более того, Узбекистан и

Кыргызстан делают ставку на то, что Китай предложит более выгодные условия финансирования, чем могут предложить западные рынки капитала, хотя будут рассмотрены все варианты.

Ожидается, что Россия не будет играть прямой финансовой роли в развитии железнодорожной линии Китай – Кыргызстан – Узбекистан, если только западные игроки, помимо международных банков развития, не попытаются профинансировать львиную долю проекта, что маловероятно. Общая евразийская интеграция остается главным приоритетом для России, особенно в свете СВО на Украине и враждебной Европы.

Несмотря на геополитические неурядицы, потенциальные проблемы с финансированием, топографические проблемы, возможные межрегиональные этнокультурные конфликты и пагубное внешнее вмешательство, реализация проекта строительства железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан сейчас кажется наиболее вероятной, чем когда-либо и у него есть все шансы быть успешно завершенным.

*Источники: asiatictimes.com, 23.01.2023 (англ.яз.)  
сайт ГП «НК «Кыргыз темир жолу», kjd.kg, 19.01.2023*