



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

Дифференцированное Обеспечение Руководства

13/2025

Таджикистан разрабатывает проект железной дороги к Индийскому океану

Таджикистан активно занимается разработкой технико-экономического обоснования строительства железной дороги Джалолиддин Балхи – Джайхун – Нижний Пяндж. Этот проект соединит республику с Индийским океаном через территории Афганистана, Ирана и Пакистана.

Власти рассчитывают, что новое направление превратит Таджикистан в привлекательную железнодорожную транзитную страну. Как подтвердил глава Минтранса Таджикистана Азим Иброхим, в настоящее время уже предпринимаются первые шаги для разработки ТЭО – специалисты проводят технические работы, топографическую съемку местности. «Предстоит еще много сделать, но мы заинтересованы в том, чтобы как можно скорее начать реализацию проекта», – отметил он.

Проект строительства железной дороги Джалолиддин Балхи – Джайхун – Нижний Пяндж находится на рассмотрении властей Таджикистана уже десятый год. Но в 2022 г. ситуация сдвинулась с мертвой точки, когда Душанбе нашел инвестора в лице южнокорейского «Эксимбанка».

В том же году республику посетила специальная группа Корейского агентства международного сотрудничества (KOICA), чтобы изучить возможности строительства этого железнодорожного направления. После полученных положительных выводов стороны подписали Меморандум о взаимопонимании, в рамках которого зарубежная компания не только пообещала вложиться в проект, но и провести курсы обучения для таджикских специалистов. Данный проект по строительству железной дороги является для Южной Кореи первым в Центральной Азии. Корейская сторона выразила надежду, что он будет полностью реализован в течение трех лет и

сыграет важную роль в укреплении дружественных отношений между двумя странами.

Общая стоимость технико-экономического обоснования и проектной разработки оценивается в 4 млн долларов, протяженность железнодорожной ветки до границы с Афганистаном должна составить 51 км. На ее протяжении планируется возвести 28 мостов различной величины и 160 водопроводов.

Руководством Минтранса Таджикистана отмечается, что цель запуска проекта – соединить страну с Индийским океаном и южными государствами по железной дороге. Его реализация сделает Таджикистан не только транзитной страной с автомобильным маршрутом, но и железнодорожным, что даст толчок развитию торговли и экономики страны.

Поскольку Таджикистан, как и другие страны Центральной Азии, не имеет доступа к портам с выходом к океанам, прокладка железной дороги через Афганистан, Пакистан и Иран действительно должна положительно сказаться на торговле, убеждены экономисты. Эксперты по региональным вопросам считают, что океаны являются одним из важнейших факторов экономического и социального развития стран, имеющих к ним доступ. «Многие государства Европы и Азии, в которых водные пути преобладают над наземными, создали стабильную экономику, и этот фактор способствовал повышению уровня жизни. В большинстве из них ВВП на душу населения составляет не менее 20-30 тыс. долларов», – поясняют специалисты. По их мнению, страны Центральной Азии в прошлом имели ключевое экономическое значение из-за нахождения на Шелковом пути, благодаря чему успешно развивались, и теперь роль транзитных государств, с точки зрения обмена товарами и продукцией между Китаем и Европой, а также Россией и Южной Азией, вновь к ним возвращается.

Ряд экспертов сходит в мнении, что на перспективу Таджикистан делает наибольшую ставку на развитие промышленности, в том числе в области добычи полезных и редких ископаемых. Поэтому экспорт продукции по железным дорогам в плане своевременности транспортировки является более простым и удобным.

За последние 150 лет, во время которых была создана и развивалась мировая железнодорожная система, Таджикистан оказался связан с Туркменистаном, Казахстаном, Россией и Европой только по маршруту через Узбекистан. При этом горные регионы республики, считающиеся сокровищницей подземных полезных ископаемых, были лишены такой транспортной связи. Однако с изменением мировой экономической ситуации, в том числе со смещением акцента России и Китая – двух основных экономических партнеров Таджикистана – на Глобальный Юг, особенно в

плане добычи полезных ископаемых, возникла необходимость строительства железных дорог. Поэтому Душанбе движется по пути к Индийскому океану с совместной региональной программой», – отмечают специалисты.

В настоящее время выход к Индийскому океану имеют только 16 стран Азии – Индия, Бангладеш, Израиль, Йемен, Иордания, Иран, Ирак, Катар, Кувейт, Мьянма, Малайзия, Оман, Объединенные Арабские Эмираты, Пакистан, Таиланд и Саудовская Аравия.

После строительства железной дороги Джалолиддин Балхи – Джайхун – Нижний Пяндж власти Таджикистана рассчитывают, что страна присоединится к международному мультимодальному коридору Китай – Таджикистан – Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция – Европа и через порты, в первую очередь иранский «Чабахор», достигнет Индийского океана.

Меморандум о взаимопонимании по международным и транзитным перевозкам через «Чабахор» между Таджикистаном и Ираном был подписан в ноябре 2023 года в присутствии глав двух стран – Эмомали Рахмона и Ибрагима Раиси.

*Источники: материалы сайтов tj.sputniknews.ru, 26.11.2024;
eurasia.today, 27.11.2024; asiaplustj.info/ru, 02.08.2024*