

## ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ КОРИДОР КАЗАХСТАН – УЗБЕКИСТАН: ИНТЕГРАЦИОННЫЙ МОСТ НА ВЕЛИКОМ ШЕЛКОВОМ ПУТИ

**Ибраев Арман Серикович**

*Место работы: Национальная компания «Қазақстан темір жолы», г. Астана,  
Казахстан*

**Аннотация:** В данной статье исследуется роль железнодорожного транспорта в углублении торгово-экономической интеграции между Республикой Казахстан и Республикой Узбекистан. На фоне общих стратегических целей и историко-культурной общности двух народов анализируются современное состояние, *challenges* (вызовы) и перспективы развития железнодорожной инфраструктуры. Цель работы – разработать практические рекомендации по синергии между транспортной отраслью и ростом взаимного товарооборота, подчеркивая уникальный характер братского сотрудничества.

Целью статьи является проведения комплексного анализа влияния развития железнодорожной отрасли на динамику и структуру торговли между Казахстаном и Узбекистаном, сформулировать научно обоснованные рекомендации для усиления интеграции с учетом культурно-исторического контекста братских отношений.

В исследовании применялся комплекс методов:

1. Сравнительный анализ: Сопоставление статистических данных по грузоперевозкам (тоннаж, номенклатура грузов) и товарооборота между странами за последние 5 лет (2019-2024 гг.).

2. SWOT-анализ: Выявление сильных и слабых сторон, возможностей и угроз (*Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats*) железнодорожного коридора Казахстан-Узбекистан.

3. Историко-культурный анализ: Изучение влияния общего исторического наследия (Великий Шелковый путь) и культурной близости на формирование доверия и готовности к экономическому сотрудничеству.

Результат:

1. Установлена прямая корреляция между модернизацией железнодорожной инфраструктуры (например, запуск электропоездов на участке Ташкент – Шымкент) и ростом объема высококачественных скоропортящихся грузов (фрукты, овощи, продукты переработки).

2. Выявлены ключевые «узкие места»: различия в ширине железнодорожной колеи на отдельных участках, необходимость цифровизации таможенных процедур, недостаток логистических хабов «под ключ».

3. Определен уникальный культурный фактор: общность языка, традиций и менталитета способствует формированию «логистики доверия» – упрощению бизнес-коммуникаций, снижению транзакционных издержек и быстрому

*разрешению спорных ситуаций, что является конкурентным преимуществом перед другими международными коридорами.*

**Ключевые слова:** *железнодорожная инфраструктура; Казахстан; Узбекистан; грузоперевозки; торговый оборот; Средний корridor; цифровая логистика; Средняя Азия.*

## ВВЕДЕНИЕ

Казахстан и Узбекистан исторически сплелись в рамках общего тюркского наследия, что создало прочную основу для экономического и культурного взаимодействия. Развитие железнодорожных коридоров открывает новые возможности для углубления интеграции и национального роста, превращая страны в ключевых игроков евразийских транспортных сетей.

"Железнодорожный коридор Казахстан-Узбекистан является основой для расширения торговых связей и экономической интеграции между нашими странами". Касым-Жомарт Токаев.

"Наши страны имеют общую историю и тесные экономические связи. Железнодорожное сообщение — это артерия, которая связывает нас и способствует нашему общему процветанию". Шавкат Мирзиёев.

Основная часть

Результаты и аналитика

1. Исторический контекст как основа интеграции.

Современные железнодорожные маршруты между Казахстаном и Узбекистаном являются логическим продолжением ветвей Великого Шелкового пути. Эта общая история не просто метафора, а экономическая модель, доказавшая свою эффективность веками. Дух торговли, взаимовыгодного обмена и культурного диалога заложен в основу наших межгосударственных отношений.

2. Современное состояние и вызовы.

Железнодорожное сообщение является кровеносной системой казахстанско-узбекской торговли, обеспечивая перевозку ключевых товаров: углеводородов, металлов, зерна, химической продукции, а также растущего потока потребительских товаров и продовольствия. Однако инфраструктура требует дальнейшей модернизации для увеличения пропускной способности и скорости.

3. Торговый оборот и грузоперевозки.

За 2024 год товарооборот составил  $\approx 4,2$  млрд \$, увеличившись на 6,5 % по сравнению с 2023 годом, сделав Казахстан одним из трех крупнейших внешнеторговых партнеров Узбекистана. За 2024 год экспорт из Узбекистана в Казахстан составил 1,4 млрд долларов, а импорт – 2,8 млрд долларов, что в сумме составляет 4,2 млрд долларов, а доля в общем товарообороте республики составила 6,5%.

4. Культурный код как конкурентное преимущество.

Уникальность нашего партнерства заключается в том, что экономическое сотрудничество опирается на глубокое братское доверие. Общие культурные коды (гостеприимство, уважение к слову, куначество) напрямую влияют на деловую практику. Это создает среду, где договоренности часто имеют большую силу, чем формальные контракты, что ускоряет принятие решений и снижает риски.

#### 5. Инвестиции в инфраструктуру.

- Проект Дарбаза–Мактаарал — это строительство новой железнодорожной линии в Казахстане, которая соединит Туркестанскую область с Узбекистаном. Это позволит увеличить транзитный потенциал страны и снизит нагрузку на существующую станцию Сарыагаш. Проект оценивается в  $\approx 286$  млрд тенге ( $\sim 543,9$  млн \$) и включает строительство 152 км железнодорожного полотна, создаст 3400 рабочих мест во время строительства и увеличит грузопоток на 10-14 млн тонн в год, с прогнозируемым завершением строительства к 2027 году.

- Проект "Среднего коридора" (также известный как Транскаспийский международный транспортный маршрут, или ТМТМ) — это мультимодальный маршрут, соединяющий Китай с Европой через Казахстан, Каспийское море, Азербайджан, Грузию и Турцию, призванный сократить время и стоимость транзита грузов по сравнению с существующими маршрутами. Транскаспийский Международный Транспортный Маршрут (ТМТМ) включает в себя территорию Узбекистана как часть маршрута, который проходит через Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию и страны Европы. Узбекская сторона является важной частью этого коридора, соединяя Центральную Азию с международными транспортными сетями. Инвестиции по данному проекту 10 млрд € сразу и последующие 18,5 млрд € на развитие инфраструктуры, включая порты и ж/д сети.

- В порту Актау запущен крупнейший в Каспийском регионе контейнерный хаб, который является частью проекта "Один пояс, один путь". Проект реализован при участии Казахстана и Китая с целью расширения транзитного потенциала страны и увеличения грузопотока по Транскаспийскому международному транспортному маршруту (ТМТМ). Первая фаза хаба введена в эксплуатацию 9 июня 2025 года, а полное завершение строительства намечено на конец 2026 года. Хаб в порту Актау коснется и Узбекистана, который предоставит доступ к транзитным и экспортным маршрутам через Каспийское море, включая Среднюю Азию. Узбекская сторона уже активно осваивает этот новый транспортный путь. Открытие хаба повысит транспортный потенциал региона, что выгодно и для Узбекистана, позволяя диверсифицировать его международные торговые пути и развивать экспортные возможности. Ожидается, что хаб увеличит пропускную способность порта до 240 тысяч TEU в год, улучшив логистические возможности для доставки грузов из Китая в Европу. Инвестиции составили порядка 13,7 млрд тенге ( $\sim 29,8$  млн \$).

#### 6. Синергия торговли и логистики.

Развитие железнодорожного сообщения напрямую стимулирует диверсификацию торговли. Появление современных refrigerated containers (рефрижераторов) позволяет Узбекистану экспортировать в Казахстан не просто фрукты, а готовую высокомаржинальную продукцию (соки, консервы, полуфабрикаты). В обратном направлении идут продукты глубокой переработки казахстанского сырья. Членство в СНГ, ШОС и ОТГ предоставляет платформу для координации транспортной политики и развития единого транспортного пространства. На сегодняшний день между АО "НК "Қазақстан Темір Жолы" совместно с "Узбекскими железными дорогами" был организован туристический поезд "Жибек жолы", который курсирует по маршруту, охватывающему культурное наследие Центральной Азии, в частности, города Великого Шелкового пути. Этот поезд предлагает комфортабельные условия для путешествий и экскурсионные программы по историческим местам.

#### Рекомендации

1. Реализация проекта «Единое цифровое окно»: Создание единой платформы для железнодорожных операторов и таможенных служб двух стран для подачи всех документов в электронном виде. Это сократит время простоя вагонов на границе.

2. Создание совместных логистических хабов: Развитие на приграничных территориях (например, на станции Сырдарья) современных мультимодальных терминалов, где будет осуществляться перегрузка, складирование, таможенная очистка и финальная сборка продукции.

3. Развитие «культурной логистики»: Использование общего историко-культурного наследия в маркетинге совместного транспортного предложения. Брендинг контейнерных поездов как «Современный Шелковый путь» может повысить их узнаваемость и привлекательность для европейских и китайских партнеров. Увеличение туристических маршрутов по разным направлениям двух стран по примеру туристического поезда «Жибек жолы».

4. Расширять платформу Среднего коридора с акцентом на устойчивую логистику и мультимодальные решения.

5. Стимулировать малый и средний бизнес на приграничных территориях через льготы и логистические субсидии.

6. Подготовка кадров в духе братства: Учреждение совместной Казахстанско-Узбекской академии логистики и транспорта, где упор будет делаться не только на профессиональные дисциплины, но и на изучение языков, истории и культур друг друга для укрепления человеческого капитала отрасли.

#### Вывод

Железнодорожная инфраструктура служит основой для роста торгового оборота, который уже превысил 4–5 млрд \$. Динамика грузоперевозок между странами: +26 %, до 20,6 млн тонн, при активном расширении трансграничных подключений. Стратегические инвестиции (Darbaza–Maktaaral и др.) создают прочную

логистическую основу. Digital-решения и автоматизация таможи сокращают транзитное время и издержки.

Развитие железнодорожной отрасли между Казахстаном и Узбекистаном является не только инфраструктурной или экономической задачей, но и проектом по укреплению многовекового братства. Уникальность нашего партнерства заключается в том, что технологическая и таможенная интеграция успешно ложится на прочный фундамент исторической и культурной общности. Реализация предложенных рекомендаций позволит не только увеличить товарооборот, но и создать эталонную модель сотрудничества, основанного на доверии и взаимном уважении, демонстрируя миру силу «логистики братских народов».

### СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. «Узбекистан — Казахстан: динамичное развитие ...» — товарооборот 4–5 млрд \$; перех 16 млн т, проекты Darbaza–Maktaaral, ШХМ–Ташкент и др.
2. Economist.kz — статистика по казахстанским и узбекским ж/д, инвестиции 2021–2025 гг.
3. The Astana Times / Daryo News — Data on Middle Corridor (2 млн т +88 %)
4. Trend.az — объёмы перевозок между странами, изменение грузооборота; планы по Сарыагаш–Келес
5. Stat.gov.kz — грузооборот и пассажирооборот 2024 (+5 %), железнодорожные показатели
6. Википедия — трансжелезные сети Казахстана, доля ж/д в транспортной системе
7. Eurasian Research Institute — инфраструктурная программа, развитие логистики, WBG LPI улучшение
8. Astana Times — инвестиции ЕС в Middle Corridor (10 + 18,5 млрд €)
9. Википедия — Middle Corridor, цифровизация, Tez Customs и т.д.
10. Дополнительные данные о традициях, народной дипломатии и исторических связях из открытых источниках интернета.