

СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ КИТАЙ – КЫРГЫЗСТАН – УЗБЕКИСТАН: ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ВЫГОДЫ ДЛЯ КЫРГЫЗСТАНА

А.М. Ташбаев, д-р экон. наук, профессор

У. Хань, PhD докторант по экономике

Ошский технологический университет им. М. Адышева

(Кыргызстан, г. Ош)

DOI:10.24412/2411-0450-2025-9-148-155

Аннотация. В статье анализируется строительство железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан в рамках китайского мега проекта «Один пояс один путь». Кыргызстан и регионы, расположенные вдоль железной дороги, обладают уникальными ресурсами, есть огромный потенциал и пространство для развития. Строительство железной дороги благоприятно воздействует на развитие экономики всего региона, усиление интеграционных процессов между государствами Центральной Азии. Строительство этой железной дороги ускорит экономическое развитие страны, укрепит роль Кыргызстана как транзитного узла на Евразийском континенте. Ожидается значительное увеличение объемов грузоперевозок, обеспечит развитие регионов нашей страны, ускорит развитие торговли, туризма и промышленности, а также улучшит транспортную доступность труднодоступных районов.

Ключевые слова: железная дорога, Кыргызстан, Китай, инфраструктура, один пояс один путь, торговля, перевозки, инвестиции, транспортные коридоры, экономические выгоды.

Официальный запуск совместного проекта строительство железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан (ЖД ККУ) состоялся 27 декабря 2024 года с участием президента Кыргызской Республики (КР) С.Н. Жапарова. Президент Садыр Жапаров в своем интервью китайскому информационному агентству «Синьхуа» отметил, что одним из практических достижений, закрепляющих высокий статус межгосударственных отношений Китайской Народной Республикой (КНР) является начало реализации данного проекта, и этот мега проект в полной мереозвучен инициативе Китая «Один пояс, один путь» (ОПОП). По словам главы государства, для Кыргызстана этот проект имеет многогранное значение [1]:

Во-первых, строительство этой железной дороги ускорит экономическое развитие страны, укрепит роль Кыргызстана как транзитного узла на Евразийском континенте и ожидается значительное увеличение объемов грузоперевозок.

Во-вторых, данный проект обеспечит развитие регионов нашей страны, ускорит развитие торговли, туризма и промышленности, а также улучшит транспортную доступность труднодоступных районов.

В-третьих, на всех этапах строительства и эксплуатации железной дороги будут созданы многие тысячи рабочих мест, что окажет самое благотворное влияние на социально-экономическое положение страны.

Длина железнодорожной дороги ККУ 454 км, маршрут: Кашгар – Торугарт – Арпа – Кара-Добо – Макмал – Жалал-Абад – Андижан (рис.). Длина участка железной ветки территории Кыргызстана составит 311,76 км. Всего планируется строительство 18 железнодорожных станций, 81 мост общей длиной 26,1 км и 41 тоннель общей длиной 120,39 км. Длина мостов и тоннелей составит 146,49 км, или 47% от длины участка на территории КР. Железная дорога будет состоять из двух частей. От китайской границы до станции Макмал (Торугарт – Макмал) 165,5 км планируется проложить ветку с шириной колеи 1435 мм согласно используемому в КНР стандарту, далее до Жалал-Абада (Макмал – Жалал-Абад) 146,2 км будет вести колея 1520 мм. Максимальная скорость по железной дороге предполагается до 120 км/ч. На станции Макмал будет проводиться переформирование составов, перегрузка грузов, их сортировка и взвешивание [2, 3].



Рисунок. Карта железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан [2, 3]

Стоимость строительства ЖД ККУ предварительно оценивается в \$4,7 млрд. Половину этой суммы профинансируют страны-участницы в соответствии с долями в проекте. Доля Узбекистана и Кыргызстана в совместной проектной компании составит по 24,5% ($24,5\% \times 2 = 49\%$), оставшийся 51% будет принадлежать Китаю. Еще \$2,35 млрд выделит Пекин в виде некоммерческого кредита. Уполномоченными организациями на строительство железной дороги являются:

- с китайской стороны – China Railway International при государственной корпорации «Китайские железные дороги»;
- с кыргызской стороны – государственное предприятие «Национальная компания «Кыргыз Темир жолу»;
- с узбекской стороны – акционерное общество «Узбекистон Темир Йуллари» [2, 3].

Материалы и обсуждения. Проект строительства ЖД ККУ был выдвинут в 1996 г. Однако в силу различных причин за прошедшие почти 30 лет стороны не смогли реализовывать данный проект. Как отметили А. Бобохонов и Н. Мураталиева [4], строительство ЖД ККУ станет стимулирующим фактором не только для обеспечения рабочих мест, но и положит начало формированию крупной строительной инфраструктуры в Кыргызстане. Кроме того, она будет «притягивать» другие причастные отрасли экономики в стране, что позволит получить дополнительные доходы и развитие экономики. Кыргызстан обладает крупными месторождениями металлов и полезных ископаемых. Однако

отсутствие необходимой инфраструктуры, а также железной дороги, связывающей северные и южные регионы республики, препятствует освоению данных ресурсов и развитию добывающих отраслей промышленности [4].

В последнее время становится очевидной выгодность развития транзитного потенциала Центральной Азии (ЦА). Начало взрывному развитию грузовых железнодорожных перевозок было положено в 2011 году, когда в рамках Таможенного союза между Россией, Казахстаном и Белоруссией были отменены таможенные процедуры на границах этих государств. Это удешевило и упростило перевозки. Таможенный союз России, Беларуси и Казахстана создан 19 декабря 2009 года в Алма-Ате. Кыргызстан является членом Таможенного союза с 2015 г., одновременно с вступлением в ЕАЭС. Примечательно то, что инициатива Китая ОПОП впервые выдвинута председателем КНР Си Цзиньпином в университете Н. Назарбаева во время сентябрьского визита в Казахстан (г. Астана) в 2013 году.

На сегодняшний день Узбекистан и Кыргызстан согласовали практически все проблемные пункты приграничных вопросов на основе взаимоприемлемого консенсуса. С учётом отсутствия выхода к морским путям, распространение железнодорожной сети по всей территории ЦА стало бы для обеих стран стратегическим выходом из тупика, связанного с ограниченностью внешних транспортных связей. Новая железная дорога позволит усилить стратегическое положение двух стран

региона и, соединив его с соседними странами – с Ираном, Пакистаном, Индией и Китаем, станет важной предпосылкой экономического прогресса [4].

В Докладе Международного дискуссионного клуба Валдай (Сентябрь 2021) Ж. Отторбаев и др., акцентировали, что стремительный рост объёма железнодорожных перевозок по маршруту Китай – Европа обусловлен несколькими причинами [5]:

- во-первых, усиление конкурентоспособности китайской экономики, связанный с этим взрывным ростом её экспорта на европейские рынки. Китай к середине 2010-х годов вышел на такие объёмы производства и темпы роста, которые позволяют серьёзно инвестировать в расширение транспортно-логистических связей и сокращение зависимости от морских торговых путей.

- во-вторых, политика китайского правительства по перемещению производств вглубь страны, которая ставит во главу угла развитие центральных и западных провинций, не имеющих выхода к морю, и откуда железнодорожные перевозки в Европу и дешевле, и быстрее.

- в-третьих, создание Таможенного союза на евразийском пространстве позволило товарам свободно перемещаться, и логистическим компаниям было предоставлено надёжное, быстрое и экономичное железнодорожное сообщение.

- в-четвёртых, в связи с растущим благосостоянием населения всё большее число китайцев хотят потреблять качественные и дорогостоящие европейские товары – от вина и продуктов питания до автомобилей, что снова вызывает спрос на максимально быструю, но не слишком дорогую доставку этих товаров на китайский рынок и т.д. [5].

Реализацию стратегических проектов строительства внутренней сети железных дорог Кыргызской Республики и развития железнодорожного транспорта Кыргызской Республики предусмотрены в Основных направлениях развития железнодорожного транспорта Кыргызской Республики на 2022-2026 годы. В документе указано, что динамичное развитие железнодорожного транспорта окажет положительное воздействие на развитие смежных отраслей экономики, в том числе торговли, при разработке и транспортировке природных

и строительных материалов, продукции сельского хозяйства. В качестве концептуальных направлений развития железнодорожного транспорта рассматривается [6]:

- повышение экспортного и транзитного потенциала Кыргызской Республики и интеграция в международные транспортные системы;

- реконструкция и обновление основных фондов железнодорожного транспорта, электрификация основных участков железных дорог;

- повышение качества и доступности железнодорожных транспортных услуг и т.д.

В Национальной программе развития страны до 2026 года отмечено, что одним из важнейших приоритетов является транспортная логистическая интеграция и решение проблемы транспортной изолированности страны. В этом плане предстоящий пятилетний период реализации стратегического проекта ЖД ККУ является одним из самых приоритетных задач. Правительство выделяет низкую связанность с международными транспортными коридорами как фактор, ограничивающий экспортные возможности. Планы модернизации транспортной инфраструктуры включают развитие железнодорожных сетей, реабилитацию изношенных автодорог, мостов и железнодорожных путей, что приводит к повышению скорости грузовых потоков и снижению затрат на внутренние перевозки, расширения транзитных возможностей и торговых связей [7].

В работе [8] Р. Могилевский, анализируя реализуемые в Кыргызстане в настоящее время проекты в рамках Инициативы Пояса и пути (ИПП-ОПОП), отмечает, что железнодорожная сеть в Кыргызстане развита недостаточно, транспортные потоки являются асимметричными, следовательно, издержки экспортного и импорта товаров железнодорожным транспортом в Кыргызстане высоки и могут оставаться таковыми в обозримом будущем, несмотря на некоторые инфраструктурные улучшения. Рассматривая потенциальные будущие проекты ИПП и их возможное влияние на экономику страны, в качестве рекомендаций для всех заинтересованных сторон предлагает [8]:

- развивать местную инфраструктуру в регионах, в которых размещаются проекты Прямых иностранных инвестиций;

- предоставлять соответствующие стимулы тем инвесторам, которые располагают свои предприятия в удаленных/труднодоступных частях страны.

Выгоды для Кыргызстана.

1. Преимущества получаемые Кыргызской Республикой, которая находится на верхних строчках в рейтинге по проникновению Китая в национальные экономики, заключаются в значительном ее улучшении, посредством заполнения своего рынка китайской продукцией, которая хваляется низкой стоимостью, а также с помощью масштабного реэкспорта этих товаров уже по более высоким ценам в другие государства, преимущественно в Узбекистан, другие страны ЦА и в Россию. Такой вид деятельности способен принести государству примерно до 250 млн долл. за год. А в рамках инициативы ОПОП, поставки китайской продукции на рынки государства могут производиться на еще более облегченных условиях [9].

2. Особенностью экономического взаимодействия стран ЦА с Китаем в рамках проекта «Один пояс, один путь» в последние годы является приведение внутренних программ экономического развития этих государств в соответствие с интересами и стратегией Пекина. Это сделано для максимального использования возможностей по привлечению финансовых ресурсов Китая [10].

3. В исследовании [11], посвященном Центральноазиатскому треку инициативы «Пояса и пути» Изимов Р.Ю. и Мураталиева З.Т отмечают, что Кыргызстанский трек Экономического пояса Шёлкового пути отличается от остальных тем, что Кыргызстан как член ВТО является одним из ключевых торговых коридоров для выхода Китая к странам Запада. И именно неразвитость транспортных коридоров во многом сдерживает процесс дальнейшего углубления сотрудничества в торговой сфере. Место и роль Кыргызской Республики в китайской инициативе «Пояс и путь» обуславливаются реализацией конкретных проектов в сфере транспорта, а также долгосрочными интересами в сфере безопасности [11].

4. Рассматривая Инициативу ОПОП как новую модель сотрудничества КНР с Россией

и странами ЦА, Ли На отмечает [12], что экономический коридор нацелен на углубление процессов экономической интеграции Китая со странами Центральной и Западной Азии. Экономический коридор «Китай – Центральная Азия – Западная Азия» покрывает СУАР через регион Центральной Азии, страны Персидского залива, Аравийского полуострова, средиземноморское побережье и достигает Африки. В рамках данного коридора осуществляется приоритетные проекты в транспортной, энергетической и топливной сферах. В ЦА и в Кыргызстане, благодаря китайским инвестициям, осуществляется строительство современных авто и железнодорожных магистралей, а также трубопроводов, ориентированных на транспортировку из этих государств в Китай газа, нефти, руды и других ресурсов в весьма крупных объемах [12].

5. Осуществление проекта ОПОП, в рамках которого строятся ЖД ККУ может кардинально изменить привычные маршруты международных транспортных коридоров Центральной и Южной Азии. Кыргызстан и Узбекистан, несомненно, заинтересованы в реализации данного проекта. Во-первых, это позволит увеличить занятость населения и отчасти снять напряженность в перенаселенной и страдающей от внутренних конфликтов Ферганской долине; во-вторых, обеспечит новые рынки сбыта своих товаров; в-третьих, даст возможность заработать на перепродаже китайских товаров. Именно этот бизнес в значительной мере помог Бишкеку стабилизировать экономическую ситуацию в республике в последние 10 лет [13].

6. В анализе [14], проведенной Международным банком реконструкции и развития, отмечается, что транспортные коридоры ОПОП могут существенно активизировать торговлю, увеличить иностранные инвестиции и улучшить условия жизни людей в странах-участницах ОПОП. Транспортные коридоры ОПОП помогут решению этой проблемы двумя основными способами:

- сокращением времени в пути и увеличением объемов торговли и инвестиций. Согласно исследованию, после завершения всех работ время в пути вдоль экономических коридоров ОПОП сократится почти на 12%. Что касается остального мира, то, согласно оценкам, время в пути сократится в среднем на

3%; это свидетельствует о том, что страны и регионы, не входящие в ОПОП, также извлекут выгоду.

- снижение торговых издержек способно изменить экономическую географию как на национальном, так и на межгосударственном уровне, предоставив возможность воспользоваться преимуществами агломерации. Так, например, проведенный в Центральной и Южной Азии пространственный анализ показал, что существенно вырастут доходы, скорее всего, и в таких городах западного Китая, как Урумчи, а также в городах Кыргызстана, включая Ош и Бишкек, на долю которых приходится более 40 процентов доходов страны [14].

7. Harri Taliga в исследовании [15] рассматривал влияние ОПОП и китайских инвестиций на работающих людей и на права трудающихся в странах ЦА. Здесь проекты инфраструктурного развития для стран ЦА рассматриваются не просто как инвестициями, но еще и средством подключения к мировой торговле. Китайские инвестиции, прежде всего в инфраструктурные проекты, откроют двери экономикам этого не имеющего морских границ региона и привлекут более диверсифицированные проекты и повышенное внимание стран мира. Наибольшая часть мировой торговли осуществляется по морю, а железнодорожная дорога является вторым по важности видом международного транспорта. Инвестиции в строительство, в развитие сети железных и автомобильных дорог повышает конкурентоспособность как трансграничного, так и внутреннего транспорта в ЦА [15].

8. K. Akmoldoev в своем исследовании [16] отмечает, что Инициатива ОПОП имеет философию «выигрышных» условий, и Китай в основном реализует эти проекты с двусторонними соглашениями с каждой страной в регионе. В этом случае торговля может стимулировать рост благосостояния стран, в которых построена эта логистическая инфраструктура. Предоставляя это финансирование для стран ЦА, Китай не просит и не требует никаких внутренних реформ, как требуют США и ЕС, таких как права человека, демократия, защита окружающей среды и хорошее управление [16].

9. В статье, посвященной к выходу морским портам по железным дорогам [17] (Pan-

filova V.) отмечается, что в рамках проекта ЖД ККУ Узбекистан и, следовательно, Кыргызстан получит доступ к портам Тихого океана и Персидского залива, и эта железнодорожная дорога, предназначенная для торговли с экономиками Азиатско-Тихоокеанского региона, не будет зависеть от перехода через территорию России. Железнодорожная дорога поможет снизить расходы на транзит грузов и увеличить его скорость. Проект также будет стимулировать использование странами региона природных ресурсов и усилит международную торговлю и туризм. В результате маршрут из Восточной Азии на Ближний Восток и Южную Европу сократится примерно на 900 километров и будет занимать на 78 дней меньше [17].

Дальнейшее расширение ЖД сетей КР направлено на реализацию проекта ЖД ККУ – расширение транзитных возможностей, улучшение международных торговых связей, электрификация железнодорожной дороги и на развитие использования придорожной территории (вдоль маршрутов) и прочих проектов [18].

1. Железнодорожная дорога «Балыкчы – Кочкор – Карап-Кече» – строящаяся 186-километровая железнодорожная дорога будет соединять город Балыкчы, село Кочкор и Каракаченское буроугольное месторождение близ села Карап-Кече через территории Иссык-Кульской и Нарынской областей. Проект стартовал 31 марта 2022 года. Новый участок железнодорожной дороги рассматривается как ключевой элемент внутренней транспортной сети страны. В перспективе ветка соединится с линией ЖД ККУ через перегрузочную станцию в Макмале. На сегодняшний день завершено порядка 40 км железнодорожного полотна [19].

2. Ведутся работы по развитию железнодорожной инфраструктуры в Иссык-Кульской области. В частности, идет разработка технико-экономического обоснования (ТЭО) кольцевой железнодорожной дороги вокруг озера Иссык-Куль. В ГП «Кыргыз темир жолу» Дастан Усубакунов сообщил, что по северному берегу маршрут пройдет по Балыкчы – Тамчы – Чолпон-Ата, а по южному – от Балыкчы через Боконбаева до Каракола, что в перспективе позволит создать кольцевую железнодорожную дорогу вокруг озера. Сроки реализации проекта будут зависеть от результатов ТЭО. Намечается реализовать проект в течение пяти–шести лет. Общая протяженность Балыкчы – Чолпон-Ата

– 86 км, Каракол – Боконбаево – Балыкчы – 216 км [20].

3. В рамках Национальной программы развития Кыргызстана до 2030 года [18] правительство запланировало масштабные проекты для развития Баткенской области. Как одна из ключевых инициатив, обозначено построение железной дороги Баткен – Коканд. Проект позволяет улучшить транспортную инфраструктуру, развивать торговлю с выходом на железнодорожную сеть Узбекистана и создать рабочие места [21].

4. Представители Аксуского округа СУАР КНР в ходе встречи с представителями власти КР выступили с инициативой строительства железной дороги Аксу – Бедель – Балыкчи. Обсуждены вопросы развития инфраструктуры пограничного пункта пропуска «Бедель», улучшения транспортной и логистической доступности данного пункта и создания возможностей для туризма. Полномасштабное строительство автомобильной дороги, создание таможенной и пограничной инфраструктуры, соответствующей международным стандартам, будет совместно реализовано до 2027 года [22].

5. Железная дорога Макмал – Каракол. По строительству данной ветки ЖД заключено Соглашение между Национальным агентством по инвестициям при президенте КР, государственным предприятием «Национальная компания «Кыргыз темир жолу» при Министерстве транспорта и коммуникаций КР и консорциумом All American Rail Group Global Infrastructure Partner LLC. Как отметили в Национального агентства по инвестициям [23], это первый проект ГЧП в железнодорожной сфере Кыргызстана, который обещает стать важным шагом в развитии транспортной инфраструктуры страны. Общая сумма инве-

тиций составляет порядка 3 миллиардов долларов США, что позволит не только создать новые рабочие места, но и значительно улучшить транспортную сеть, обеспечив экономическую выгоду для страны в долгосрочной перспективе.

6. Кыргызстан ведет активную работу по организации железнодорожного маршрута до Ирана и планирует перевозку грузов до города Бендер-Аббас. С открытием маршрута возрастет товарооборот между странами. Кыргызстан сможет поставлять в Иран сезонные товары, такие как дыни, арбузы, виноград, абрикосы, а также молочную продукцию и овощи. В свою очередь, Иран будет заинтересован в поставках товаров в Кыргызстан [24].

Заключение. Строительство железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан окажет позитивное влияние на экономическое развитие Кыргызстана и ЦА в целом, и станет важным звеном в реализации инициативы «Один пояс – один путь». Новый железнодорожный коридор станет южным ответвлением континентального моста Евразии и откроет доступ на рынки Юго-Восточной, Западной Азии и стран Ближнего Востока, в том числе Турции, и далее в Евросоюз. Главными преимуществами станут решение проблем транспортного тупика, увеличение транзитных доходов и развитие внутренней транспортной связности регионов.

Строительство этой железной дороги ускорит экономическое развитие страны, укрепит роль Кыргызстана как транзитного узла на Евразийском континенте и ожидается значительное увеличение объемов грузоперевозок, обеспечит развитие регионов нашей страны, ускорит развитие торговли, туризма и промышленности, а также улучшит транспортную доступность труднодоступных районов.

Библиографический список

1. Садыр Жапаров: Мегапроект по строительству ж/д Китай – Кыргызстан – Узбекистан в полной мере созвучен инициативе «Один пояс, один путь». 4 февраля 2025. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.tazabek.kg/news:2226375/>.
2. Касымалиев сообщил о реализации ж/д Китай — Кыргызстан — Узбекистан и Камбар-Атинской ГЭС-1. 21 марта 2025. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.tazabek.kg/news:2247528?from=portal&place=last>.
3. Железнодорожный проект Китай-Кыргызстан-Узбекистан достигает стадии реализации – Часть первая. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.newscentralasia.net/2024/07/01zheleznodorozhnyy-proyekt-kitay-kyrgyzstan-uzbekistan-dostigayet-stadii-realizatsii-chast-pervaya/>.

4. Бобохонов А., Мураталиева Н. Железная дорога Китай-Кыргызстан-Узбекистан: на развилке цивилизаций, геополитики и торговых путей. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://cabar.asia/wp-content/uploads/2023/06/Policy-Brief_Railway_ru_0106.pdf.
5. Оторбаев Ж. и. др. Железный каркас Евразии: достижения, проблемы и перспективы континентальной связности. Доклад Международного дискуссионного клуба Валдай. Сентябрь 2021. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ru.valdaiclub.com/files/38944/>.
6. Основные направления развития железнодорожного транспорта Кыргызской Республики на 2022-2026 годы. Приложение к постановлению Кабинета Министров КР от 20 мая 2022 года № 258. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cbd.minjust.gov.kg/ru>.
7. Национальная программа развития Кыргызской Республики до 2026 года. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://stat.gov.kg/media/files/3d033353-7e05-42ec-a282-8722459f5c31.pdf>.
8. Могилевский Р. Кыргызстан и Инициатива пояса и пути // Университет Центральной Азии. Высшей школы развития. Доклад № 50, 2019. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.ucentralasia.org.
9. Парамонов В. Экономическое присутствие Китая в Кыргызстане / В. Парамонов, А. Строков, О. Столповский // Время Востока – Центральная Азия, Средний Восток, Дальний Восток. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.easttime.ru/analytic/3/8/664.html>.
10. Баженов Ю., Донцова И., Акимова А. Экономическая выгода стран проекта «один пояс – один путь» // Постсоветский материк. – 2021. – № 2 (30). – С. 88-96. – DOI: 10.12345/2311-6412_2021_2_88.
11. Изимов Р.Ю., Мураталиева З.Т. Центрально азиатский трек инициативы «Пояс и путь»: возможности и риски // Вестник международных организаций. – 2018. – Т. 13, № 3. – С. 128-142. – DOI: 10.17323/1996-7845-2018-03-08.
12. Ли На. Инициатива «Один пояс один путь» как новая модель сотрудничества КНР с Россией и странами Центральной Азии // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Всеобщая история. – 2018. – Т. 10. № 4. – С. 382-392. – DOI: 10.22363/2312-8127-2018-10-4-382-392.
13. Лю Цзяминь, Рыжов И., Тарасова Д. Взаимодействие Киргизии и Китая в рамках проекта «один пояс, один путь» // Центральная Азия в глобальном мире. – 2023. – № 4. – С. 82-94. – DOI: 10.20542/2073-4786-2023-4-82-94.
14. Экономика одного пояса, одного пути. Возможности и риски транспортных коридоров. Международный банк реконструкции и развития / Всемирный банк / International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank 2020. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.worldbank.org.
15. Harri Taliga. Belt and Road Initiative in Central Asia. Desk study / ITUC and the Friedrich-Ebert-Stiftung (FES). – ITUC 2021. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.ituc-csi.org/IMG/pdf/belt_and_road_initiative_in_central_asia.pdf.
16. Akmoldoev K. How realistic is Belt and Road Initiative for Kyrgyzstan and Central Asian Countries? // Ordnungspolitische Diskurse, № 2022-5, Ordnungs Politisches Portal (OPO), Erfurt. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.econstor.eu/handle/10419/265258>.
17. Panfilova V. Uzbekistan gains access to Gwadar port and Turkey by rail. Vestnik Kavkaza. 2018. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://vestnikkavkaza.net/analysis/Uzbekistan-gains-access-to-GwadarPort-and-Turkey-by-rail.html>.
18. Национальная программа развития Кыргызстана до 2030 года. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.gov.kg/files/news/froala/dd08061311362a4faa610d681b49a92ae4f73a55.pdf>.
19. Проложено 40 км железной дороги Балыкчы – Кочкор. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://economist.kg/transport/2025/03/31/prolozhieno-40-km-zhielznoi-doroghi-balykchy-kochkor/>.

20. В Кыргызстане разрабатывают ТЭО железной дороги вокруг Иссык-Куля: сроки, маршрут. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://economist.kg/transport/> 2025/03/27/v-kyrgyzstanie-razrabatyvaiut-teo-koltsievoi-zhielieznoi-doroghi-vokrugh-issyk-kulia/.
21. Кыргызстан планирует построить железную дорогу из Баткена в Коанд. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.spot.uz/ru/2025/03/08/batken-kokand/>.
22. Китай предложил Кыргызстану построить железную дорогу Аксу – Бедель – Балыкчи. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://24.kg/obschestvo/322784_kitay_predlojil_kyrgyzstanu_postroit_jeleznyu_dorogu_aksu_bedel_balyikchi/.
23. Железная дорога Макмал — Каракол. Талантбек Иманов подписал соглашение на \$3 млрд с All American Rail Group по Трансевразийскому маршруту. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.tazabek.kg/news:2233787?f=cp.
24. Прокладывается железнодорожный путь в Иран для наращивания товарооборота, – замглавы КТЖ, 3 апреля 2025. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.tazabek.kg/news:2253350?f=cp.

CONSTRUCTION OF THE CHINA-KYRGYZSTAN-UZBEKISTAN RAILWAY: ECONOMIC BENEFITS FOR KYRGYZSTAN

A.M. Tashbaev, Doctor of Economic Sciences, Professor

Wu Han, PhD student in Economics

**Osh Technological University named after M. Adyshev
(Kyrgyzstan, Osh)**

Abstract. This article analyzes the construction of the China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway as part of China's mega-project "One Belt One Road." Kyrgyzstan and the regions located along the railway possess unique resources, enormous potential, and room for development. The construction of the railway will positively impact the economic development of the entire region and strengthen integration processes between the Central Asian states. The construction of this railway will accelerate the country's economic development and strengthen Kyrgyzstan's role as a transit hub on the Eurasian continent. A significant increase in freight traffic is expected, which will support regional development in our country, accelerate trade, tourism, and industry, and improve transport accessibility in hard-to-reach areas.

Keywords: railway, Kyrgyzstan, China, infrastructure, One Belt One Road, trade, transportation, investment, transport corridors, economic benefits.