Евразийский
Банк Развития

Транспортные связи Центральной Азии с Китаем

Аналитический бриф №6

Александр Забоев
✉ Zaboev_Al@eabr.org

Айдос Омаров
✉ Omarov_AT@eabr.org

г. Алматы
19 ноября 2026 г.

https://eabr.org/analytics/

Евразийский Банк Развития

Транспортные связи Центральной Азии с Китаем

РЕЗЮМЕ

1. **Транспортные связи между странами Центральной Азии и Китаем динамично развиваются.** Этому способствует рост торговли. В 2020–2025 гг. совокупный товарооборот увеличился примерно в 3 раза - с 23,5 млрд до почти 70 млрд долл. В 2025 г. Китай стал основным внешнеторговым партнером Центральной Азии. Его доля в торговле товарами приблизилась к 30%.
2. **Железнодорожный и автомобильный транспорт в 2025 г. обеспечили перевозку 51 млн тонн грузов.** Автомобильным транспортом во всех видах сообщения перевезено 15,4 млн тонн. Объем железнодорожных перевозок составил 35,6 млн тонн. Перевозки продолжают расти и в 2026 г. – за первые 10 месяцев прирост составил 8% относительно аналогичного периода 2025 г.
3. **На Казахстан приходится около 84% от общего объема наземных, в т.ч. транзитных, перевозок между Центральной Азией и Китаем.** Все железнодорожные перевозки грузов осуществляются исключительно через Казахстан, в то время как автомобильные перевозки идут через погранпереходы на границе с Казахстаном, Кыргызстаном и Таджикистаном. С Узбекистаном осуществляются мультимодальные железнодорожно-автомобильные перевозки транзитом через территорию Кыргызстана.
4. **Транзитные перевозки контейнеров в сообщении Китай –** Европа – Китай в 2025 г. превысили 351 тыс. единиц в 20-футовом эквиваленте (ДФЭ). По Центральному евразийскому коридору в сервисах ОТЛК-ERA было перевезено 310 тыс. ДФЭ. Транзит по Срединному коридору превысил 41 тыс. ДФЭ.
5. **Росту объемов перевозок способствует интенсивное развитие инфраструктуры.** Только в 2025 г. в Центральной Азии были введены в эксплуатацию объекты транспортной инфраструктуры с общим объемом инвестиций 6 млрд долл. Одним из крупнейших реализованных проектов стала модернизация железнодорожного участка Достык – Мойынты протяженностью 836 км в Казахстане.
6. **Строительство новых железных дорог** Китай – Кыргызстан – Узбекистан, Аягоз – Бахты и третьего погранперехода между Казахстаном и Китаем, а также завершение строительства железной дороги Мойынты – Кызылжар **будут способствовать дальнейшему росту грузопотоков и превращению Центральной Азии в транспортный перекресток Евразии.**
7. **Китай активно участвует в развитии транспортной инфраструктуры в Центральной Азии**. Проекты с общим объемом инвестиций более 12 млрд долл. реализуются при участии Китая, а объем привлеченных средств из китайских источников превышает 7 млрд долл. Большая часть этих проектов входит в Инициативу «Пояс и путь» (BRI).

Исторические предпосылки

На протяжении значительной части XX века, вплоть до 1990-х годов, Центральная Азия и Китай оставались изолированными друг от друга.

Основной причиной этого было отсутствие транспортных коридоров, связывающих Советский Союз с Китаем через Центральную Азию. В период СССР торговля и перевозки осуществлялись через погранпереходы на Дальнем Востоке или через дальневосточные морские порты.

Ограниченное количество пограничных пунктов отражало слабость транспортных связей в конце XX века. До 2000 года существовало лишь три пограничных пункта с Китаем (таблица 1): один железнодорожный пограничный переход (ЖДПП) «Достык» (Казахстан) и два автомобильных погранперехода - «Торугарт» (Кыргызстан) и «Бахты» (Казахстан).

Таблица 1. Хронология повышения транспортной связанности Центральной Азии и Китая напрямую связана с открытием новых пограничных переходов

Пункт пересечения границы*)	Вид транспорта	Страна	Год открытия
Торугарт / Тургут	Автомобильный	СССР, Кыргызстан	1983
Дружба (Достык) / Алашанькоу	Железнодорожный	СССР, Казахстан	1990
Бахты / Покиту	Автомобильный	СССР, Казахстан	1991
Калжат / Дулаты	Автомобильный	Казахстан	2000
Иркештам / Иркештам	Автомобильный	Кыргызстан	2002
Майкапчагай / Зимунай	Автомобильный	Казахстан	2002
Кульма / Карасу	Автомобильный	Таджикистан	2014
Нур-Жолы / Хоргос	Автомобильный	Казахстан	2018
Алтынколь / Хоргос	Железнодорожный	Казахстан	2018
Бедель / Бедель	Автомобильный	Кыргызстан	2024
Достык / Алашанькоу	Автомобильный	Казахстан	2025
Бахты / Чугучак	Железнодорожный	Казахстан	2027, ожидается
Торугарт / Тургут	Железнодорожный	Кыргызстан	2028, ожидается

*) Указаны названия погранпереходов со стороны Центральной Азии и сопредельных со стороны Китая

Развитие взаимной торговли – драйвер повышения транспортной связанности

По данным национальных статистических агентств стран Центральной Азии, в 2020–2025 гг. совокупный товарооборот пяти стран – Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана - увеличился примерно в 3 раза: с 23,5 млрд до почти 70 млрд долл.

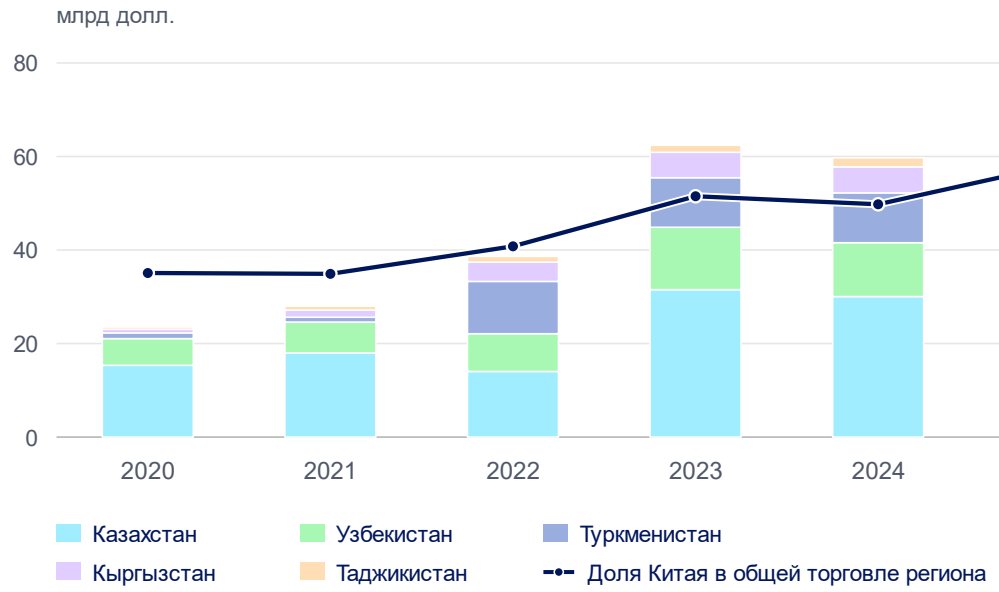
Экспортный потенциал стран Центральной Азии продолжил укрепляться в рамках динамичного социально-экономического развития. Одновременно рос спрос на товары, произведенные в Китае.

Казахстан - крупнейший торговый партнер Китая в Центральной Азии. На него приходится около половины совокупного товарооборота. Товарооборот Узбекистана с Китаем также растет. В 2025 г. он достиг 17,5 млрд долл. (рисунок 1).

Товарооборот Кыргызстана с Китаем приблизился к **5 млрд долл.**, а Таджикистана - к **2,9 млрд долл.** Для обеих стран характерен значительный перевес импорта из Китая.

Туркменистан сохраняет особую модель торговли, основанную преимущественно на экспорте природного газа, что влияет на способы его доставки в Китай. Существенную роль в обеспечении торгово-экономических связей Туркменистана и Китая играет трубопроводный транспорт.

Рисунок 1. Динамика взаимной торговли стран Центральной Азии и Китая, млрд долл. (левая шкала) и удельный вес Китая в совокупном товарообороте стран Центральной Азии, % (правая шкала)



Источники: национальные статистические агентства стран Центральной Азии[1], TradeMap

В 2025 г. Китай стал основным внешнеторговым партнером Центральной Азии. Его доля в торговле товарами приблизилась к 30%, в то время как в 2020–2021 гг. она составляла 17–18%.

По оценкам Международного торгового центра ЮНКТАД-ВТО, дополнительный потенциал торговли между Китаем и странами Центральной Азии составляет около 39,3 млрд долл. — это эквивалентно около 55% уровня взаимной торговли 2025 г.

Международные перевозки грузов

Международные перевозки грузов между странами Центральной Азии и Китаем осуществляются железнодорожным, автомобильным, трубопроводным и воздушным видами транспорта, а также в мультимодальном сообщении. В настоящем обзоре рассматриваются железнодорожные и автомобильные перевозки грузов.

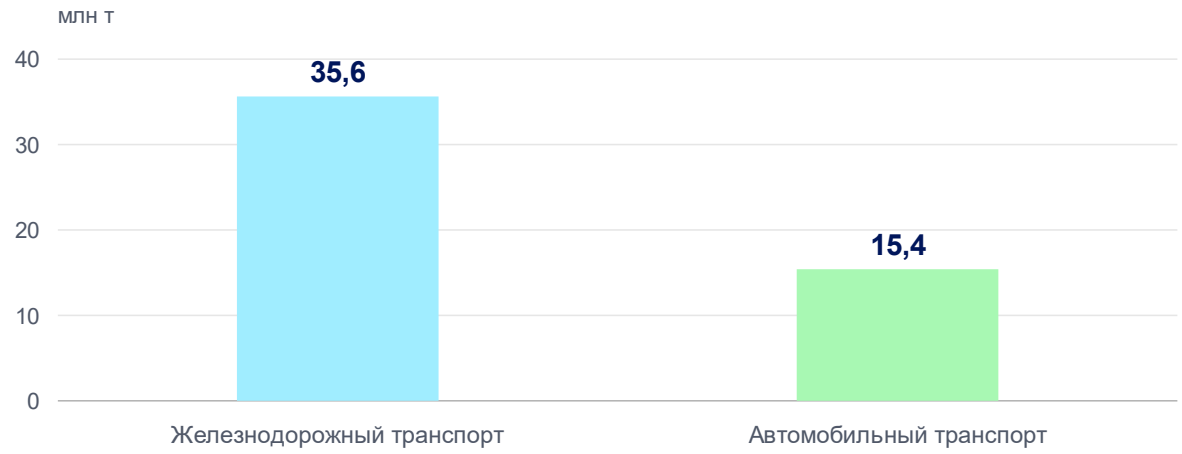
В 2025 г. железнодорожным и автомобильным транспортом перевезено 51 млн тонн грузов. Показатель включает экспортные, импортные и транзитные перевозки через страны Центральной Азии (рисунок 2).

Казахстан лидирует по объемам перевозок китайских грузов. На него приходится около 84% от совокупного грузопотока между Китаем и Центральной Азией.

На железнодорожный транспорт приходится около 70% объема перевозок грузов между Центральной Азией и Китаем. Все железнодорожные перевозки в сообщении с Китаем проходят в настоящее время через два ЖДПП на казахстанско-китайской границе – Достык и Алтынколь (рисунок 3).

[1] Данные статистических агентств стран Центральной Азии по объемам торговли с Китаем отличаются от статистики Главного таможенного управления КНР

Рисунок 2. Объем перевозок грузов между странами Центральной Азии и Китаем в 2025 г., млн тонн



Источник: расчеты аналитиков ЕАБР

Рисунок 3. Объем железнодорожных перевозок грузов в сообщении с Китаем по сети казахстанских железных дорог в 2025 г., млн тонн



Источники: АО «НК «КТЖ», расчеты аналитиков ЕАБР

Железнодорожным транспортом из Казахстана в Китай перевозятся металлическая руда, сельскохозяйственные грузы, включая зерно, продукция химической промышленности, продовольственные товары. В обратном направлении перевозятся машины и оборудование, электроника, строительные материалы и химическая продукция, а также широкий спектр товаров народного потребления.

В январе-октябре 2026 г. объем железнодорожных перевозок составил 31,8 млн тонн, что на 8% больше, чем за аналогичный период прошлого года[2].

В последние годы рос объем перевозок грузов автомобильным транспортом.

За 2025 год между Китаем и Узбекистаном транзитом через Кыргызстан перевезено 1,8 млн тонн грузов. Это более чем в 50 раз превышает объем перевозок по этому маршруту в 2020 г. (33,7 тыс. тонн). Данные перевозки являются мультимодальными: по территории Китая грузы следуют по железной дороге, а затем перегружаются на автомобили.

[2] https://24.kz/ru/news/economyc/805719-kazakhstan-i-kitaj-narastili-gruzoperevozki-nazvany-obemy

Автомобильные перевозки с Китаем растут быстрее железнодорожных. Этому способствуют следующие факторы:

- динамичное развитие малого и среднего бизнеса в Центральной Азии, заинтересованного в доставке небольших партий грузов;
- либерализация международного автомобильного сообщения – в течение последних 10 лет были заключены новые двусторонние соглашения о международном автомобильном сообщении с Китаем. В соответствии с их положениями перевозчики из стран Евразийского региона могут доставлять грузы вглубь территории Китая, а китайские перевозчики могут въезжать в страны Центральной Азии, что существенно упростило процесс перевозки (ранее грузы необходимо было перегружать вблизи границы);
- присоединение Китая к международным соглашениям и конвенциям ООН в области транспорта, в т.ч. к Конвенции МДП 1975 года, что упростило процесс таможенного транзита;
- цифровизация международных автоперевозок, в частности постепенный переход на цифровые разрешения («дозволы»), которые выдаются перевозчикам, внедрение электронной книжки МДП (e-TIR) и др.

Автомобильным транспортом перевозятся высокомаржинальные, скоропортящиеся и другие виды грузов, для которых нужна качественная складская инфраструктура. Дефицит современных складов класса А в Центральной Азии можно отнести к сдерживающим факторам для развития международных автомобильных перевозок с Китаем.

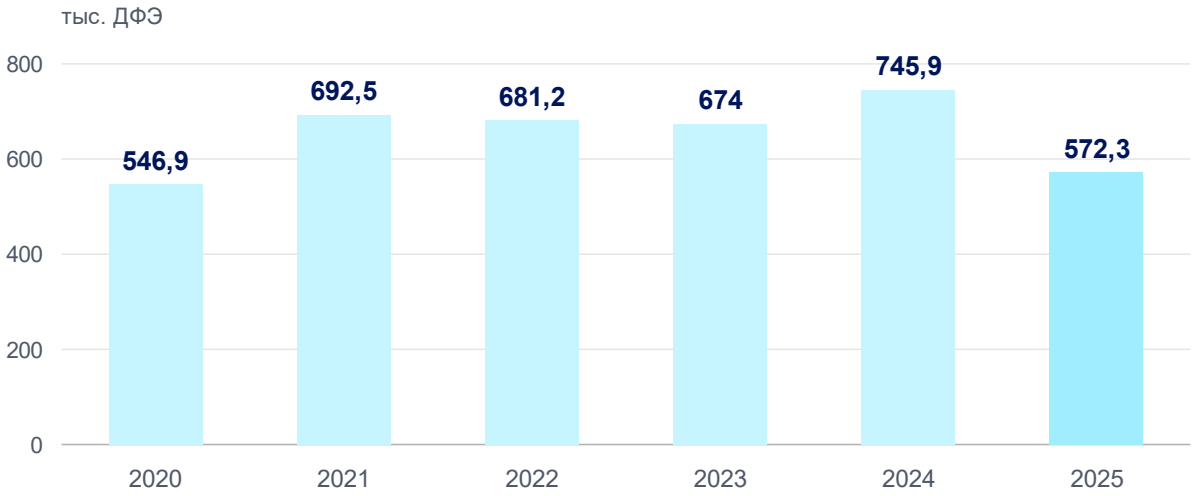
Железнодорожный контейнерный транзит

Через Центральную Азию проходит почти весь транзит китайских грузов, следующих по наземным маршрутам в Западном направлении. Грузы из Китая следуют в направлении России, Беларуси, стран ЕС, Турции, стран Южного Кавказа. Также осуществляются тестовые перевозки грузов из Китая в Иран. Почти все грузы, следующие по железной дороге из Китая на запад, перевозятся в контейнерах.

Транзитные перевозки контейнеров осуществляются преимущественно по двум основным коридорам:

- Центральному евразийскому коридору с использованием сервисов Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК-ERA). Перевозки из Китая осуществляются как в страны ЕАЭС (Беларусь, Россию), так и в страны Европы, а также в обратном направлении;
- Транскаспийскому международному транспортному маршруту (Срединному коридору) по направлению Китай – Казахстан – Каспийское море – Азербайджан – Грузия – Турция/страны Европы. Суммарный объем контейнерных перевозок в сервисах ОТЛК ERA по Центральному евразийскому коридору (рисунок 4) в 2025 г. составил 572 тыс. единиц в 20-футовом эквиваленте (ДФЭ).

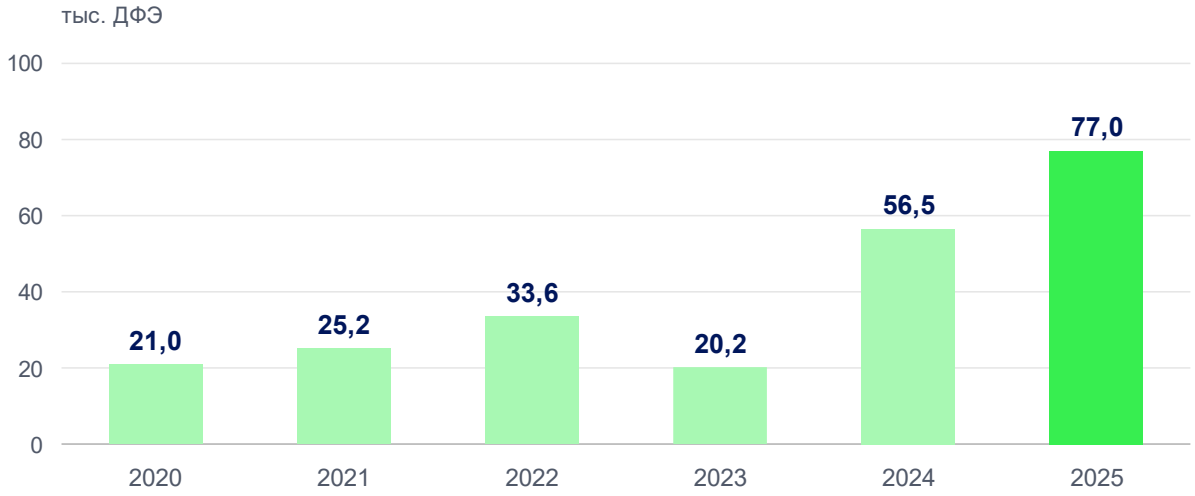
Рисунок 4. Динамика контейнерного транзита через Казахстан по Центральному евразийскому коридору (суммарно в западном и восточном направлении), тыс. ДФЭ



Источник: ОТЛК-ЕРА

Объем железнодорожных контейнерных перевозок по Срединному коридору в 2025 г. достиг рекордных 77 тыс. ДФЭ, увеличившись в 3,7 раза по сравнению с 2020 г. (рисунок 5).

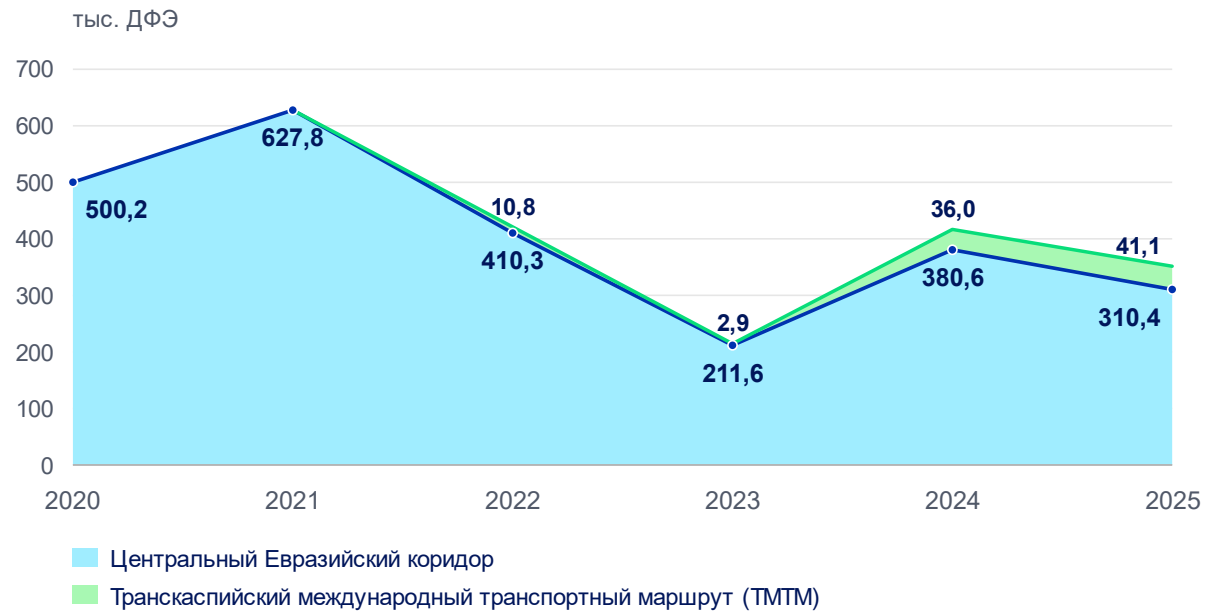
Рисунок 5. Динамика контейнерных перевозок по Срединному коридору, тыс. ДФЭ



Источник: оценка аналитиков ЕАБР

Объем транзитных перевозок в сообщении Китай – Европа – Китай через Центральную Азию в 2025 г. составил 351,5 тыс. ДФЭ (рисунок 6).

Рисунок 6. Динамика транзитных контейнерных перевозок в сообщении Китай – Европа – Китай через Центральную Азию, тыс. ДФЭ



Источник: ОТЛК-ЕРА, оценка аналитиков ЕАБР

На наземные железнодорожные маршруты, проходящие через Центральную Азию в 2025 г. приходилось 2,4% общего числа контейнеров, отправляемых из Китая в страны Европы (в 2025 г. в портах Китая было обработано 8,53 млн ДФЭ для отправки в европейские порты).

Дальнейший рост контейнерных железнодорожных перевозок через Центральную Азию, в т.ч. транзитом, возможен как путем наращивания потенциала действующих коридоров, так и путем создания альтернативных маршрутов.

Перспективные железнодорожные коридоры

Повышению транспортной связанности Китая и Центральной Азии будут способствовать проекты нового железнодорожного коридора Китай – Кыргызстан – Узбекистан (ККУ), новой железной дороги Аягоз – Бахты и третьего железнодорожного погранперехода Бахты на границе с Китаем, а также нового спрямляющего участка Мойынты – Кызылжар в Казахстане.

Строительство железной дороги Аягоз – Бахты позволит существенно повысить пропускную способность Центрального евразийского коридора и в целом сети железных дорог Казахстана для китайских грузов. Протяженность линии в соответствии с ТЭО, разработанным на грантовые средства Фонда технического содействия ЕАБР, составляет 272 км (рисунок 7).

Ожидаемый срок сдачи в эксплуатацию однопутной железнодорожной линии – конец 2027 г. Пропускная способность составит 20 млн тонн в год. Через пять лет после начала эксплуатации предусматривается строительство вторых главных путей с путевым развитием на раздельных пунктах, а также строительство дополнительных путей и перегрузочных терминалов на пограничной станции Бахты с необходимой инфраструктурой.

Проект связан с реализацией китайской Инициативы «Пояс и путь» (BRI) и включен в Послание Президента народу Казахстана «Актуальные задачи Казахстана в новом историческом цикле» [3]

Рисунок 7. Проекты новой железной дороги Аягоз – Бахты и участка Мойынты - Кызылжар



Источник: ЕАБР

Проект строительства новой железнодорожной линии Мойынты – Кызылжар направлен на спрямление участков Срединного коридора и Центрального евразийского коридора, сокращение расстояния перевозок на 149 км и снижение нагрузки на участок Мойынты – Жарык.

Протяженность строящейся однопутной неэлектрифицированной линии составляет 323 км. Сроки сдачи в эксплуатацию – конец 2026 г.

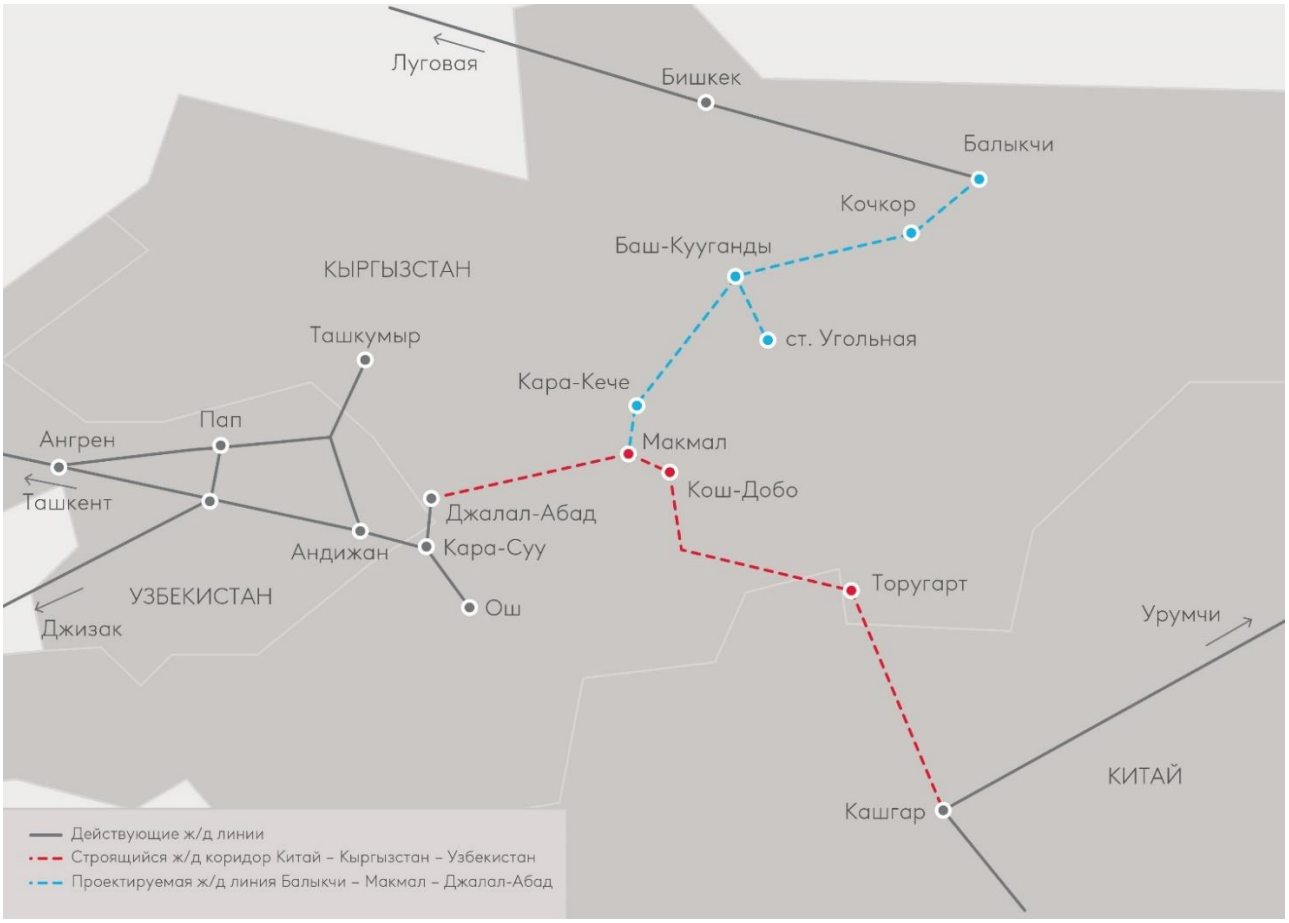
Реализация проекта позволит ускорить движение контейнерных поездов и увеличить объем транзитных перевозок по Срединному коридору и Центральному евразийскому коридору, повысив их общую пропускную способность.

Крупнейшим проектом, реализуемым в Центральной Азии, является строительство железнодорожного коридора Китай – Кыргызстан – Узбекистан. Цель этого трансграничного проекта – организация прямого пассажирского и грузового сообщения между тремя странами по кратчайшему маршруту. В перспективе Китай рассматривает этот коридор как дополнительный маршрут для транзита грузов в направлении Турции и стран ЕС через Туркменистан и Южный Кавказ. Проект реализуется в рамках Инициативы BRI.

[3] https://akorda.kz/ru/poslanie-prezidenta-kasym-zhomarta-tokaeva-narodu-kazahstana-aktualnye-zadachi-kazahstana-v-novom-istoricheskom-cikle-2894356

Маршрут коридора (рисунок 8): Кашгар (Китай) – Торугарт – Макмал – Джалал-Абад – Кара-Суу – Андижан (Узбекистан). Далее коридор стыкуется с железнодорожной сетью Узбекистана, которая позволяет осуществлять перевозки в направлении Афганистана, Казахстана, Таджикистана и Туркменистана.

Рисунок 8. Трансграничный проект строительства железнодорожного коридора Китай – Кыргызстан – Узбекистан



Источник: ЕАБР

Протяженность - 523 км, в т.ч. 213 км по территории Китая, 260 км – по Кыргызстану, 50 км – по Узбекистану. Предусмотрено строительство 27 тоннелей (103 км), 48 мостов (16 км), 20 участковых станций и разъездов, включая две пограничные и перегрузочные станции. В соответствии с ТЭО первоначально будет построена однопутная неэлектрифицированная линия, однако конструкция мостов и тоннелей позволит в дальнейшем проложить второй главный путь. На втором этапе линия должна стать двухпутной и полностью электрифицированной.

Потенциал грузовых перевозок оценивается от 7 (в однопутном варианте) до 20 млн тонн в год (двухпутная линия).

На станции Макмал предусмотрен переход между участками с шириной колеи 1435 и 1520 мм. На территории Кыргызстана протяженность участка с шириной колеи 1435 мм составит около 167 км.

Преимущества проекта для Кыргызстана: повышение транспортной связанности с Китаем и другими странами Центральной Азии, а также между северными и южными регионами внутри страны. Кроме того, Кыргызстан начнет получать часть доходов от транзита грузов.

Преимущества проекта для Узбекистана: улучшение логистических возможностей для торговли с Китаем, реализация потенциала развития контейнерных перевозок,

объем которых может возрасти к 2030 г. в пять раз: с нынешних 100 тыс. ДФЭ до 500 тыс. ДФЭ.

Три железнодорожных проекта укрепят роль Центральной Азии как транспортного перекрестка. Новые линии свяжут с действующими маршрутами, в том числе с МТК «Север – Юг» и коридором Таджикистан – Узбекистан – Туркменистан, а в перспективе и с Трансафганским железнодорожным коридором.

Перспективные автодорожные маршруты

Помимо действующей сети автодорожных маршрутов в рамках коридора ТРАСЕКА в Центральной Азии осуществляется развитие новых мультимодальных маршрутов, а также строительство новых автомагистралей и пограничных пунктов с Китаем.

Казахстан реализует крупные проекты строительства автомагистрали «Центр – Запад» и Арало-Каспийской автомагистрали.

Таджикистан, Узбекистан и Туркменистан развивают мультимодальный маршрут Китай – Таджикистан – Узбекистан – Туркменистан – страны Южного Кавказа – Европа через китайско-таджикский погранпереход Кульма. Концепцию маршрута представили на международной конференции в Душанбе. В начале 2026 г. начались реализация проекта и тестовые перевозки.

Продолжается строительство третьего автомобильного пункта пропуска Бедель на границе Кыргызстана и Китая. Также строится автодорога Барскоон - Бедель" как часть новой трансграничной автомагистрали Барскоон - Учтурфан - Аксу. В 2024 г. проведена временная гравийная дорога к погранпереходу, протяженностью 56 км, а также открыт временный погранпереход для людей и легкового автотранспорта. Новая трасса протяженностью 500 км включает строительство 50 мостов и двух тоннелей общей протяженностью свыше 9 км.

Также реализуются проекты строительства четырехполосных автобанов, которые должны соединить Китай, Кыргызстан, Узбекистан и Туркменистан. Среди них уже сданная в эксплуатацию автомагистраль Ашхабад – Мары – Туркменабат в Туркменистане, а также строящиеся и проектируемые автомагистрали Ташкент – Андижан и Ташкент – Самарканд в Узбекистане, Ашхабад – Туркменбаши в Туркменистане.

Роль Китая в развитии инфраструктуры транспортных коридоров в Центральной Азии

Китай активно вовлечен в процесс строительства и модернизации транспортной инфраструктуры в Центральной Азии, выступая как инвестором, так и генеральным подрядчиком ряда инвестиционных проектов. Его усилия направлены на укрепление торговой и логистической взаимосвязанности стран региона с китайским рынком, интеграцию Центральной Азии в глобальную экономику, создание надежных наземных маршрутов для доставки китайских товаров в Европу, Россию и на Ближний Восток.

Сотрудничество Китая и стран Центральной Азии в сфере транспортной инфраструктуры осуществляется в рамках Инициативы BRI.

Формат участия Китая в реализации проектов в Центральной Азии разнообразен и включает как прямое финансовое содействие через кредиты и гранты, прямые иностранные инвестиции, так и участие китайских компаний в качестве подрядчиков изыскательских, проектных и строительных работ (рисунок 9). Более подробно роль Китая в реализации инфраструктурных проектов в Центральной Азии рассмотрена в Рабочем документе ЕАБР «Инфраструктура транспортных

коридоров: Обсерватория и интерактивная карта проектов Евразийского транспортного каркаса – 2026».

Рисунок 9. Китай – участник проектов развития транспортной инфраструктуры в Центральной Азии



Источник: ЕАБР

В общей сложности в Центральной Азии реализуются более 20 проектов с общим объемом инвестиций более 12 млрд долл., в которых в той или иной форме принимают участие китайские компании. Совокупный объем средств, предоставленных китайскими банками или коммерческими компаниями в качестве кредитов, грантов или привлеченных ПИИ превышает 7 млрд долл.

Среди наиболее значимых проектов с китайским участием могут быть выделены:

- строительство железнодорожного коридора Китай – Кыргызстан – Узбекистан,
- строительство автомагистрали Ташкент – Самарканд,
- строительство с участием китайской корпорации Guoyou Materials Group нового многофункционального терминального комплекса в порту Курык,
- строительство и реконструкция автомобильной дороги Барксоон - Бедель-Учтурфан – Аксу,
- строительство автомагистрали Серахс – Мары – Серхетабат,
- реконструкция автодороги Мургаб – Кульма и др.

Условия использования и ограничение ответственности

Информация, выводы и предложения, содержащиеся в настоящем аналитическом материале, подготовлены на основе данных из открытых, официальных и иных первичных и вторичных источников, которые считаются надежными на дату подготовки материала. Вместе с тем Евразийский банк развития не гарантирует полноту, точность и актуальность использованной информации и не несет ответственности за возможные ошибки или упущения в исходных данных.

Мнения, оценки, толкования и выводы, представленные в материале, принадлежат его авторам и не обязательно отражают официальную позицию Евразийского банка развития. Материал носит информационно-аналитический характер и не является инвестиционной, финансовой, юридической или иной профессиональной рекомендацией.

Полное или частичное воспроизведение, цитирование, перепечатка и распространение настоящего материала, в том числе размещение на внешних электронных ресурсах, допускаются при условии обязательной ссылки на оригинальный источник. При воспроизведении материала не допускается изменение его содержания или представление отдельных положений вне контекста таким образом, который может исказить их первоначальный смысл.

Для цитирования: Забоев А.И., Омаров А.Т. (2026). *Транспортные связи Центральной Азии с Китаем*. Алматы: Евразийский банк развития (ЕАБР).

Электронная версия документа доступна на сайте Евразийского банка развития: https://eabr.org/analytics/.

Комментарии, предложения и замечания к настоящему документу вы можете направить по адресу research@eabr.org.

© Евразийский банк развития, 2026