

ВОПРОСЫ ЭКОНОМИКИ

DOI 10.35775/PSI.2025.77.12.003

УДК 32.327

Е.Е. СЕРГИЕНКО

аспирант Института Китая и современной Азии РАН,

Россия, г. Москва

E-mail: teb567@rambler.ru

ORCID: 0009-0000-1318-3262

РОЛЬ СУАР В РАЗВИТИИ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ МЕЖДУ КНР И СТРАНАМИ ЦА

С тех пор как Китай предложил инициативу «Один пояс – один путь» в 2013 г., КНР и страны ЦА активизировали свое сотрудничество в области строительства совместной транспортной инфраструктуры в целях более интенсивного регионального развития. Зона свободной торговли (ЗСТ) СУАР, которая официально начала свою деятельность 1 ноября 2023 г., стала 22-й пилотной ЗСТ Китая и первой в северо-западных административных единицах провинциального уровня КНР является разновидностью особой экономической зоны, где товары можно импортировать и экспортировать без прямого таможенного вмешательства. Общий план строительства пилотной ЗСТ СУАР, направлен на то, чтобы сделать СУАР образцом высококачественного развития центральных и западных провинций Китая, повысить его роль в качестве плацдарма для сотрудничества со странами Центральной Азии и внести позитивный вклад в совместное строительство китайско-центрально-азиатского сообщества общего будущего. В статье рассматриваются совместные железнодорожные, автомобильные и авиационные проекты, призванные увеличить объемы взаимной торговли между КНР и странами Центральной Азии.

Ключевые слова: Китай, страны Центральной Азии, СУАР, региональное инфраструктурное сотрудничество, железнодорожные погранпереходы, Урумчи, региональные аэропорты и авиалинии.

Синьцзян-уйгурский автономный район связывает КНР с государствами ЦА. Тысячетелетиями народы, проживающие в Синьцзян-уйгурском автономном районе сотрудничали с соседями, проживающими в ЦА. В XXI в. развитие экономики Синьцзян-уйгурского автономного района, ориентированное на экспорт в ЦА в соответствии требованиями внутреннего развития, является одним из главных интересов Китая в регионе для реализации стратегии развития государства. Поэтому Пекин заинтересован в расширении внешнеэкономических связей со странами ЦА, нацеленное на повышение своей позиции в центрально-азиатском регионе.

Синьцзян-уйгурский автономный район является важным транспортным звеном, граничит с Монголией, Россией, Казахстаном, Кыргызстаном, Таджикистаном, Афганистаном, Пакистаном и Индией. Географическое расположение позволило Синьцзян-уйгурскому автономному району постепенно выходить вовне и привлекать инвестиции иностранных капиталов. Усиление освоения инфраструктурного потенциала Синьцзян-уйгурского автономного района сыграет важную роль для экспорта китайских товаров в Центральную Азию и подъема регионального экономического уровня.

ЦА является одним из приоритетных экспортных рынков КНР. Китай стремится к предоставлению нового толчка укреплению торгово-экономического сотрудничества со странами ЦА путем превращения Синьцзян-уйгурского автономного района в региональный торговый центр. «Центральная Азия важна для Китая и с точки зрения ускоренного развития отстающего от приморских провинций СУАР. С этой целью реализуется второй этап (2011-2030 гг.) стратегической концепции «Большого освоения западных земель», которая рассчитана до 2050 г.» [1. С. 18].

Согласно данным ГТУ КНР, в 2024 г. объем внешней торговли Китая с пятью странами Центральной Азии составил 94,82 млрд долл., увеличившись на 6.1% по сравнению с 2023 г. В частности, объем товарооборота Китая с Казахстаном, Кыргызстаном, Таджикистаном, Туркменистаном и Узбекистаном составил 43,82 млрд долл., 22,71 млрд долл., 3,86 млрд долл., 10,65 млрд долл. и 13,78 млрд долл. соответственно.

К 2030 г. Китай намерен увеличить объем внешней торговли с пятью странами ЦА до 70 млрд долл. [6].

Рост объемов внешней торговли КНР и странами ЦА требует совершенствования транспортной инфраструктуры автономного района. Поскольку СУАР расположен на самой западной границе Китая и граничит с восемью странами – Монголией, Россией, Казахстаном, Кыргызстаном, Таджикистаном, Афганистаном, Пакистаном и Индией – этот регион имеет стратегическое значение в усилении экономической и торговой интеграции между СУАР и этими соседними странами. При этом следует отметить, что СУАР имеет хорошие возможности для расширения торговли и связей Китая не только с восемью соседними странами, но и служит мостом для Китая в Центральную Азию. Согласно отчету о работе местного правительства, в 2024 г. объем ВВП СУАР вырос на 6,1% в годовом исчислении, впервые превысив 2 трлн юаней (273 млрд долл.). Этот рубеж в 2 триллиона юаней ВВП означает, что экономический размер СУАР превысил размер соседнего Казахстана и значительно опережает Пакистан, Таджикистан и Кыргызстан. [3]. По итогам 2024 г. объем товарооборота между СУАР и пятью странами ЦА достиг 283,67 млрд юаней, что составило 67,9% от общего объема внешней торговли СУАР. В 2024 году сотрудничество СУАР с пятью странами Центральной Азии дало плодотворные результаты. Был запущен проект железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан [4].

29 апреля 2025 года началось строительство ключевых тоннелей длиной от 12 до 13 км железнодорожной магистрали Китай – Кыргызстан – Узбекистан, что явилось стартом масштабного проекта железной дороги общей протяженностью 532-533 км, соединяющей Кашгар ((Кашаи, СУАР, Китай) через Торугарт, Макмал и Джалал-Абад (Кыргызстан) до Андижана (Узбекистан). Кроме экономической выгоды проект значительно повысит региональную взаимосвязанность: создание около 20 000 рабочих мест в удаленных горных районах Кыргызстана и Узбекистана дает значимый социально-экономический эффект. Новый маршрут создаст условия для развития логистических узлов, инфраструктуры, масштабных производств, роста экспорта узбекских и киргизских товаров и ускоренного движения экспортных грузов, включая сельхозпродукцию, металлы, промышленное сырье.

Предполагается, что по железной дороге будут ежегодно перевозить порядка 15 млн т грузов и около 300 тыс. пассажиров [2].

В 2024 году через СУАР прошло более 16,4 тыс. грузовых поездов в рамках международных железнодорожных грузоперевозок Китай-Европа, что на 14% больше, чем в 2023 г., и составило более половины от общего числа таких грузовых поездов в стране [8], обеспечив СУАР по этому показателю первое место в стране, при этом на долю КПП Хоргос-Алтынколь и Алашанькоу-Достык пришлось около 60% и 40% соответственно. Поскольку КПП Хоргос-Алтынколь расположен наиболее близко к странам ЦА, то является крупнейшим сухопутным пограничным переходом Китая для экспорта своих товаров в эти страны. В 2024 г. объем грузоперевозок через КПП Хоргос-Алтынколь увеличился до 54 млн т, по объемам грузовых перевозок импортных и экспортных товаров этот пограничный погранпереход занял первое место в СУАР девятый год подряд [7].

Центр контейнерной логистики порта Тяньцзинь является одним из 18 железнодорожных контейнерных узлов страны. Благодаря благоприятному местоположению и совершенным логистическим возможностям он стал важным логистическим узлом, соединяющим Китай и страны ЦА. С момента ввода в эксплуатацию в июне 2016 г. объем операций в центре продолжает расти, он берет на себя задачи по обслуживанию поездов как Китай-Европа, так и поездов в Центральную Азию. В апреле 2025 г. из порта Тяньцзинь открылись новые направления в Казахстан и Кыргызстан. По статистическим данным, в 2024 г. из Центра контейнерной логистики порта Тяньцзинь были отправлены в общей сложности 57 грузовых поездов по направлению Китай-Европа и 215 грузовых поездов по направлению Китай-Центральная Азия. Не так давно была введена в эксплуатацию вторая линия Центра контейнерной логистики, что еще больше укрепило логистические возможности порта [5].

Региональное правительство стремится превратить СУАР в ведущий региональный центр гражданской авиации. Согласно плану местного правительства, аэропорт Урумчи будет служить ядром, а аэропорты в Кашгаре, Корле, Инине, Турфане, Хотане, Караме и Арале будут выступать в качестве вспомогательных хабов. Они будут соединяться с региональными филиалами аэропортов

стран ЦА, образуя многоуровневый транспортный узел, охватывающий весь регион и интегрирующийся с другими видами транспорта. По мнению местных властей, «Эта сеть создаст международные воздушные маршруты из Урумчи в Центральную Азию, а также внутренние маршруты, соединяющие СУАР с другими частями Китая. Это усилит роль СУАР как ворот в Центральную Азию и моста между Азией и Европой». Это стало очевидно во время проведения выставки в Урумчи в июле 2024, в ходе которого авиационные власти, авиакомпании и аэропорты таких стран, как Узбекистан, Киргизия и Казахстан выразили сильное желание расширить свои связи с Китаем. Кроме того, China Southern Airlines, одна из крупнейших авиакомпаний Китая, рассматривает возможность расширения своего хаба в Урумчи. Авиакомпания планирует увеличить количество самолетов, размещенных в Урумчи, к концу 2025 г. до 90, что на 30% больше, чем в 2019 г. Руководство China Southern Airlines отмечает, что «Урумчи обладает уникальным географическим преимуществом, выступая в качестве плацдарма для политики открытости Китая на запад и являясь ключевым городом «Экономического пояса Шелкового пути». В радиусе 4 часов полета Урумчи охватывает основные города пяти стран Центральной Азии, охватывая территорию с населением более 1,4 млрд человек и объемом ВВП более 10 трлн долл.» [9].

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. **Казанцев А.А.** Перспективы сотрудничества России и Китая в Центральной Азии // Российский совет по международным делам (РСМД). М.: НП РСМД, 2016.
2. Новый «южный коридор»: железная дорога Китай – Кыргызстан – Узбекистан // <https://www.rzd-partner.ru/kolonka-eksperta/novyy-yuzhnyy-koridor-zheleznyaya-doroga-kitay-kyrgyzstan-uzbekistan/>.
3. Согласно отчету о работе местного правительства, в 2024 г. // <http://en.people.cn/n3/2025/0120/c90000-20268090.html>.
4. СУАР намерен усиливать практическое сотрудничество с пятью странами Центральной Азии // <http://russian.people.com.cn/n3/2025/0123/c31518-20269403.html>.
5. Центр контейнерной логистики порта Тяньцзинь становится логистическим узлом между КНР и странами-членами ШОС // <http://russian.people.com.cn/n3/2025/0410/c31518-20300153.html>.
6. China aims to boost trade with five Central Asian countries to \$70 billion by 2030: Xi // <https://www.globaltimes.cn/page/202201/1246868.shtml>.
7. Northwest China's Xinjiang sees record high passenger crossings and freight transport at its ports in 2024 // <https://www.globaltimes.cn/page/202501/1326294.shtml>.
8. Xinjiang aims for robust social, economic development in 2025 // <http://en.people.cn/n3/2025/0120/c90000-20267845.html>.

9. Xinjiang aims to develop into intl aviation hub // http://www.china.org.cn/china/2024-07/31/content_117341616.htm.

E.E. SERGIENKO

Postgraduate Student, Institute of China and Modern
Asia, Russian Academy of Sciences,
Moscow, Russia
ORCID: 0009-0000-1318-3262

THE ROLE OF THE XUAR IN THE DEVELOPMENT OF ECONOMIC RELATIONS BETWEEN CHINA AND CA COUNTRIES

Since China proposed the «Belt and Road» Initiative in 2013, China and the Central Asian countries have intensified their cooperation in building joint transport infrastructure for more intensive regional development. The XUAR Free Trade Zone (FTA), which officially began operations on November 1, 2023, became China's 22nd pilot FTA and the first in the northwestern provincial-level administrative units of the PRC to be a type of special economic zone where goods can be imported and exported without direct customs intervention. The overall plan for the construction of the XUAR pilot Free Trade Zone is aimed at making the XUAR a model of high-quality development of the central and western provinces of China, enhancing its role as a springboard for cooperation with Central Asian countries, making a positive contribution to the joint construction of the Sino-Central Asian community of a common future. The article discusses joint railway, automobile and aviation projects designed to increase the volume of mutual trade between China and the countries of Central Asia.

Key words: China, Central Asian countries, XUAR, regional infrastructure cooperation, railway border crossings, Urumqi, regional airports and airlines.