



ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ДИПЛОМАТИИ В УСЛОВИЯХ ИНТЕГРАЦИИ СТРАН В МИРОВОЕ ХОЗЯЙСТВО

доц. **Абдуллаев Азиз**

Университет мировой экономики и дипломатии

ORCID: 0000-0002-4888-1068

aabdullayev@uwed.uz

Аннотация. В данной статье рассматриваются определения, связанные с понятием железнодорожной дипломатии, предоставленные различными учеными и источниками. Она также охватывает подходы к железнодорожной дипломатии в различных страновых случаях, а также перспективы развития железнодорожной дипломатии в условиях интеграции стран в мировое хозяйство. Статья затрагивает потенциальные последствия и выгоды применения железнодорожной дипломатии для всей экономики и ее отдельных отраслей. В работе также использовались статистические данные, касающиеся отдельных проектов, связанных с железнодорожной дипломатией в определенных странах.

Ключевые слова: железнодорожная дипломатия, проекты железнодорожной инфраструктуры, высокоскоростные железные дороги, перспективные железнодорожные коридоры, транспортная политика.

MAMLAKATLARNING JAHON IQTISODIYOTIGA INTEGRATSIYALASHUVI SHAROITIDA TEMIR YO'L TRANSPORTI DIPLOMATIYASINI RIVOJLANTIRISH ISTIQBOLLARI

dots. **Abdullaev Aziz**

Jahon iqtisodiyoti va diplomatiya universiteti

Annotatsiya. Ushbu maqolada turli olimlar va manbalar tomonidan berilgan temir yo'l diplomatiyasi tushunchasi bilan bog'liq ta'riflar tadqiq qilinadi. Shuningdek, turli mamlakatlarda temir yo'l diplomatiyasiga bo'lgan yondashuvlar, mamlakatlarning jahon iqtisodiyotiga integratsiyalashuvi sharoitida temir yo'l diplomatiyasining rivojlanish istiqbollari yoritilgan. Maqolada temir yo'l diplomatiyasini butun iqtisodiyot va uning alohida tarmoqlari uchun qo'llashning mumkin bo'lgan oqibatlari va manfaatlar haqida so'z boradi. Ishda muayyan mamlakatlarda temir yo'l diplomatiyasi bilan bog'liq ayrim loyihalarga oid statistik ma'lumotlardan ham foydalanilgan.

Kalit so'zlar: temir yo'l diplomatiyasi, temir yo'l infratuzilmasi loyihalari, tezyurar temir yo'llar, istiqbolli temir yo'l koridorlari, transport siyosati.

THE PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF RAILWAY DIPLOMACY IN TERMS OF INTEGRATION OF THE COUNTRIES INTO THE WORLD ECONOMY

assoc. prof. **Abdullaev Aziz**

University of World Economy and Diplomacy

Abstract. *The given article explores the definitions related to the concept of rail diplomacy provided by diverse scientists and sources. It also covers the attitudes to rail diplomacy in different country cases as well as the prospects for the development of railway diplomacy in the conditions of integration of the countries into the world economy. The article touches upon the potential consequences and benefits of the application of the railway diplomacy for the whole economy and specific branches of it. The statistics dealing with the certain projects related to the railway diplomacy in definite countries were also used in the work.*

Keywords: *railway diplomacy, railway infrastructure projects, high-speed railways, promising railway corridors, transport policy.*

Введение.

Железные дороги уже давно находятся в центре политических, экономических и социальных изменений, а железнодорожная дипломатия — использование железнодорожной инфраструктуры в качестве средства укрепления политических отношений между странами — стала важным инструментом глобальной дипломатии. Железнодорожная дипломатия — многогранное явление, исторические корни которого уходят в колониальную эпоху, когда железные дороги использовались для интеграции и контроля огромных империй.

Железнодорожная дипломатия используется с момента появления железнодорожного транспорта в 19 веке. Одним из самых ранних примеров использования железных дорог была колониальная эпоха, когда имперские державы строили железнодорожные сети для облегчения перемещения ресурсов и поддержания политического контроля над колониями. В этом контексте железные дороги стали инструментом имперской власти и способом утверждения господства как над природным ландшафтом, так и над местным населением. Один из ярких примеров — это создание Британской империей индийской железнодорожной системы. Связывая ключевые города и порты в Британской Индии, империя не только способствовала перемещению товаров и ресурсов, но и консолидировала свой контроль над территорией Индии. Эта инфраструктура, хотя и была в первую очередь направлена на экономическое извлечение, также имела значительные политические и социальные последствия, заложив основу для будущей независимости Индии.

В 21 веке железнодорожная дипломатия развилась и стала включать в себя экономическое партнерство, меры безопасности и культурные обмены.

Обзор литературы.

Существует достаточное количество авторов занимающиеся вопросами железнодорожной транспортной дипломатией.

Ролланд (2017) предлагает обширный анализ китайской инициативы «Один пояс, один путь», подчеркивая, как BRI, включая ее железнодорожные компоненты, служит формой «железнодорожной дипломатии», которая усиливает влияние Китая в Азии, Европе и Африке. По мнению Ролланда (2017), Китай использует проекты железнодорожной инфраструктуры для налаживания более глубоких экономических связей со странами-партнерами, позиционируя себя как центрального игрока в мировой торговле. Эти железные дороги, улучшая связанность и облегчая торговлю, также

позволяют Китаю расширять свое геополитическое влияние, используя экономические рычаги для укрепления политического выравнивания со странами-участницами.

Миршаймер (2001) рассматривает железнодорожную дипломатию как часть более широкой борьбы за мировое господство. Он утверждает, что крупномасштабные инфраструктурные проекты, отражают стратегические усилия государств по контролю над ключевыми торговыми путями и укреплению своих позиций в международных отношениях. Таким образом, железнодорожная дипломатия заключается не только в укреплении сотрудничества, но и в обеспечении долгосрочных политических и экономических преимуществ, особенно в регионах стратегического значения.

Хуан (2019) затрагивает роль скоростных грузовых поездов Китай-Европа (China-Europe Express) в более широкой дипломатической стратегии Китая. Железнодорожная сеть, которая соединяет Китай с Европой через Центральную Азию, представлена как ключевой компонент китайской инициативы «Один пояс, один путь». Хуан утверждает, что эта железнодорожная система является не только экономическим проектом, но и дипломатическим инструментом, продвигающим видение Китая связанного евразийского региона.

Васецова и другие (2022) охватили подходы к определению концепции «железнодорожная дипломатия» на примере политики КНР и крупномасштабного строительства инфраструктуры в рамках инициативы «Пояс и путь».

Методология исследования.

В рамках данного исследования, были применены такие методы исследования, как исторический, структурно-системный, сравнительный и описательный. Были проанализированы некоторые данные касательно походов определения железнодорожной дипломатии и статистика относительно отдельных проектов, связанных с железнодорожной дипломатией в определенных странах.

Анализ и обсуждение результатов.

Как выше упомянуто в различных источниках существуют несколько подходов к определению понятия железнодорожной

Железнодорожная дипломатия, например, можно определить как форму дипломатии, которая подразумевает строительство или использование железных дорог в качестве средства продвижения стратегических интересов страны или влияния на внешнюю политику. Эта концепция возникла в конце 19-го и начале 20-го веков, когда такие крупные державы, как Великобритания, Франция и Германия, стремились расширить сферы своего влияния, строя железные дороги в других частях мира. Строительство железных дорог позволило облегчить транспортировку товаров, ресурсов и военных сил, и, таким образом, способствовало экономической и военной экспансии. Это также было способом для этих стран утвердить свое господство над регионами и странами и закрепиться в районах, которые в противном случае могли бы быть труднодоступными (Diplo, n.d.).

Опыт Японии в этом отношении также примечателен. Железнодорожная дипломатия страны принимает три формы: пожертвования, помощь и совместные проекты высокоскоростных железных дорог. Пожертвования относятся к японским железнодорожным операторам, таким как JR East Japan, отправляющим свой списанный подвижной состав в развивающиеся страны. Многие страны Юго-Восточной Азии, в частности Мьянма, получили некоторое количество поддержанных японских поездов. Однако, когда японские железнодорожные операторы в основном используют электропоезда с моторвагонным подвижным составом, их поезда могут не соответствовать потребностям стран-получателей. Например, Филиппинской национальной железной дороге (PNR) пришлось значительно модифицировать составы

для работы на своей неэлектрической системе. Более того, несмотря на демонстрацию дружбы, пожертвования приносят мало экономической выгоды, поэтому они не должны быть основой железнодорожной дипломатии Японии. Помощь в строительстве железнодорожных объектов также невыгодна. Хотя строительство связано с определенными техническими требованиями, такими как ширина колеи и радиус кривой, эти условия обычно определяются существующими системами, на которые Токио не может существенно повлиять. Наконец проекты, связанные с высокоскоростными железными дорогами, учитывая их большое влияние, являются наиболее важной целью японской железнодорожной дипломатии (Wu, 2015).

Таким образом можно подходить к вопросу железнодорожной дипломатии как комплекс компонентами, что отражено в следующем рисунке.



Рис. 1. Компоненты железнодорожной дипломатии.

Источник: составлено автором.

Железнодорожную дипломатию также можно рассмотреть, как метод поддержки экономических приоритетов любой страны в рамках ее внешней политики. При таком дипломатическом подходе государства могут развивать хорошие отношения с другим, создавая огромную сеть железных дорог для получения коллективных или взаимных экономических выгод. Железнодорожная дипломатия показывает прочные геоэкономические и геостратегические сигналы (Sandano, 2022).

В одном из источников дипломатия высокоскоростных железных дорог в современную эпоху приравнивается экспорту высокоскоростных железных дорог в условиях Китая. Высокоскоростные железные дороги — это не только новая визитная карточка китайской дипломатии, но и хорошая возможность для Китая создать новый международный имидж. Поэтому потенциальное влияние высокоскоростных железных дорог на экономику Китая является революционным (Khomkhlong, 2022). Подход Китая к инфраструктурной дипломатии соответствует принципам теории экономического развития. Экспортируя свои высокоскоростные железнодорожные технологии и опыт, Китай не только удовлетворяет потребности стран-партнеров в развитии, но и создает возможности для культурного и технологического обмена (Noor и Yiming, 2024).

В следующей таблице представлены проекты Китайской Народной Республики, реализованные в рамках железнодорожной дипломатии в регионе Юго-Восточной Азии.

Таблица 1.

Основные железнодорожные проекты Китая в Юго-Восточной Азии (млрд долл. США)

Страна	Раздел / Расстояние	Расходы
Индонезия	Джакарта – Бандунг / 142 км	7.3
Лаос	Вьентьян – Ботен / 422 км	6
Малайзия	Кота-Бару – Порт- Кланг (ECRL) / 665 км	12.08
Мьянма	Порт Кьяукпью – Муза / 431 км	8.9
Таиланд	Бангкок – Нонг Кхай / 609 км	12.12
	Дон Муанг – У Тапао / 220 км	6.2
Вьетнам	Лаосский Кай – Хайфон / 382 км	10-11

Источник: Wu (2024). *China's Rail Diplomacy in Southeast Asia*.

На сегодняшний день перед транспортно-логистической системой Республики Узбекистана стоят задачи, связанные с решением ряда серьезных проблем, снижающих эффективность системы. Для этого необходимы серьезные институциональные изменения, совершенствование транспортной политики страны, обеспечение роста качества и объемов грузовых перевозок, снижения их стоимости. Узбекистан продолжает следовать активному пути транспортной дипломатии, чтобы укрепить свои геополитические и геоэкономические позиции и стать активной частью евразийской железнодорожной торговли. В следующей таблице представлены некоторые проекты, реализуемые в рамках железнодорожной дипломатии в Узбекистане.

Таблица 2.

Перспективные железнодорожные коридоры Узбекистана

№	Транспортный коридор	Выгода для Узбекистана	Заинтересованность других государств
1.	Железная дорога Узбекистан–Кыргызстан–Китай и его возможное продление до Каспийских портов в рамках Транскаспийского коридор	Альтернативный внешнеторговый маршрут по достижению рынков Европейского Союза	Для Китая альтернативный доступ к Европейским рынкам. Сокращение расстояния из Китая в Юго-Восточную Европу до 900 км.
2.	Маршрут Узбекистан–Туркменистан–Иран–Индия, с использованием иранского порта Чабахар	Необходим Узбекистану для обслуживания растущего объема торговли с Индией.	Для Индии это возможность достичь центральноазиатские рынки минуя территорию Пакистана
3.	Маршрут Ташкент–Кабул–Пешавар до порта Карачи	Доступ к пакистанским портам; сокращение времени прибытия товаров из Узбекистана в Пакистан с 35 дней до 10-15 дней	Возможность железнодорожного сообщения с рынками Содружества Независимых Государств (СНГ) для Пакистана, Индии и других стран

Источник: Абдуллаев (2023). *Роль транспортной дипломатии в развитии внешнеторговых маршрутов Республики Узбекистан*.

Влияние железнодорожной дипломатии на общий экономический рост сложное и многогранное, значительно варьирующееся в зависимости от нескольких факторов. Хотя это может быть положительным катализатором, это не гарантированный путь к экономическому процветанию.

Эффективное использование железнодорожной дипломатии может иметь потенциальное положительное влияние на экономический рост:

✓ Рост торговли и инвестиций: улучшение железнодорожных сообщений может значительно сократить транспортные расходы и время, делая торговлю между странами более эффективной и привлекательной. Это может привести к увеличению экспорта, импорта и прямых иностранных инвестиций (ПИИ). Улучшение связей

способствует региональной экономической интеграции, расширяя доступ к рынкам для предприятий.

✓ Региональная экономическая интеграция: железнодорожная дипломатия часто включает совместные проекты, которые способствуют региональному экономическому сотрудничеству. Это может привести к экономии масштаба, специализации и развитию региональных цепочек создания стоимости.

✓ Стимулирование развития инфраструктуры: строительство и обслуживание железных дорог создают рабочие места, стимулируют спрос на материалы и услуги и напрямую способствуют росту ВВП. Этот эффект особенно выражен в развивающихся странах с ограниченной инфраструктурой.

✓ Развитие туризма: улучшение железнодорожных сообщений может стимулировать туризм, делая путешествия более простыми и доступными. Это может генерировать доход, создавать рабочие места в туристическом секторе и стимулировать смежные отрасли.

✓ Улучшенная логистика и цепочки поставок: эффективный железнодорожный транспорт может повысить надежность и эффективность цепочек поставок, сокращая задержки, потери и сопутствующие расходы. Это способствует повышению производительности и конкурентоспособности предприятий.

Также железнодорожная дипломатия может ассоциироваться с потенциальными негативными последствиями для экономического роста:

➤ Высокие первоначальные инвестиционные затраты: железнодорожные проекты являются капиталоемкими, требующими значительных первоначальных инвестиций. При плохом планировании или управлении это может истощить национальные бюджеты и отвлечь ресурсы от других важных областей.

➤ Долговое бремя: финансирование крупных железнодорожных проектов за счет иностранных займов может привести к значительному долговому бремени для стран-участниц, что потенциально ставит под угрозу их долгосрочную экономическую стабильность.

➤ Экологические проблемы: строительство железных дорог может иметь негативные экологические последствия, включая разрушение среды обитания, загрязнение и выбросы парниковых газов. Эти последствия могут свести на нет некоторые экономические выгоды.

➤ Политические риски: проекты железнодорожной дипломатии могут быть уязвимы к политической нестабильности, коррупции и конфликтам, что может нарушить строительство, эксплуатацию и, в конечном итоге, экономические выгоды.

Влияние железнодорожной дипломатии на интеграцию стран в мировую экономику является сложным и в значительной степени зависит от конкретного контекста, включая уровень развития стран-участниц, существующую инфраструктуру и геополитический ландшафт. Однако можно выделить некоторые ключевые аспекты влияния железнодорожной дипломатии на интеграцию стран в мировую экономику:

1. Улучшение торговых связей: Улучшение железнодорожных связей напрямую способствует международной торговле за счет сокращения транспортных расходов и времени. Эта повышенная эффективность делает экспорт и импорт более конкурентоспособными, углубляя участие на мировых рынках. Это особенно выгодно для стран, не имеющих выхода к морю, или стран с недостаточно развитой портовой инфраструктурой.

2. Увеличение прямых иностранных инвестиций (ПИИ): Улучшение связей привлекает ПИИ за счет снижения затрат и рисков, связанных с ведением бизнеса в стране. Инвесторы с большей вероятностью будут инвестировать в места с надежными и эффективными транспортными связями с мировыми рынками.

3. Развитие экспортно-ориентированных отраслей: Расширение доступа к мировым рынкам через железнодорожные сообщения может стимулировать рост экспортно-ориентированных отраслей, что приведет к экономической диверсификации и специализации.

4. Доступ к глобальным цепочкам создания стоимости: Железнодорожные сети могут интегрировать страны в глобальные цепочки создания стоимости, позволяя им участвовать в производстве и распределении товаров и услуг в глобальном масштабе. Это повышает их конкурентоспособность и экономический потенциал.

5. Технологический трансфер и наращивание потенциала: Железнодорожные проекты часто подразумевают сотрудничество с зарубежными партнерами, что приводит к технологическому трансферу и развитию местных знаний в области железнодорожного машиностроения, строительства и управления. Это увеличивает человеческий капитал, важнейший аспект экономической интеграции.

6. Региональная экономическая интеграция: Инициативы железнодорожной дипломатии часто способствуют региональному сотрудничеству, что приводит к разработке общих стандартов, правил и институциональных рамок, которые поддерживают более тесную экономическую интеграцию.

Заключение и рекомендации.

Подводя итог, можно сказать, что железнодорожная дипломатия может значительно ускорить экономический рост, но ее эффекты не являются автоматическими. Тщательное планирование, прозрачное управление, устойчивое финансирование и учет экологических и социальных факторов имеют важное значение для максимизации положительных воздействий и смягчения потенциальных рисков.

Литература/References:

- Diplo (n.d.) *The official website of Diplo, a non-profit foundation* [online resource]
- Huang, Y. (2019). *China's Belt and Road Initiative: A Modern Silk Road*. Beijing: China Press.
- Khonkhlong, S. (2022). *High-Speed Rail Diplomacy as Connectivity for the Belt and Road Initiative and its Potential Implication for Thailand*. *Thai Journal of East Asian Studies*, 26(1), 14–39. [online resource] – <https://so02.tci-thaijo.org/index.php/easttu/article/view/252871>
- Mearsheimer, J. (2001). *The Tragedy of Great Power Politics*. New York: Norton & Company.
- Noor, E., Yiming, S. (2024). *China's Economic Diplomacy Towards Indonesia's Development: A Case Study of Jakarta-Bandung High Speed Railway*, 14(1), 15-29. [online resource] – <https://ejournal.brin.go.id/jissh/article/view/9155>
- Rolland, N. (2017). *China's Belt and Road Initiative: A Strategic Analysis*. Washington DC: National Bureau of Asian Research.
- Sandano, I. (2022). *Rail Diplomacy between Turkey, Pakistan, and Iran*. *Modern Diplomacy*. [online resource] – <https://moderndiplomacy.eu/2022/03/18/rail-diplomacy-between-turkey-pakistan-and-iran/>
- Wu, S. (2015). *Japan's Train Diplomacy*. Tokyo Report. [online resource] – <https://thedi diplomat.com/2015/11/japans-train-diplomacy/>
- Wu, S. (2024). *China's Rail Diplomacy in Southeast Asia*. [online resource] – <https://apjjf.org/2024/9/wu>
- Абдуллаев, А. (2023). Роль транспортной дипломатии в развитии внешнеторговых маршрутов Республики Узбекистан // *Постсоветские исследования*. 3(6):315-323. [онлайн ресурс] – https://www.postussr.org/journals/230603/1.%20%D0%90%D0%B1%D0%B4%D1%83%D0%BB%D0%BB%D0%B0%D0%B5%D0%B2%20%D0%90_.pdf
- Васецова, Е., Ши Ю. (2022). «ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ДИПЛОМАТИЯ» КНР В ОТНОШЕНИИ АСЕАН. *Социально-гуманитарные знания*, (1), 191-195.