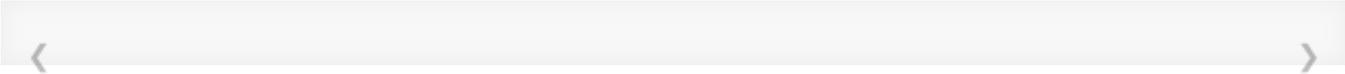


# Дорога Кызыл – Курагино: вечная сказка про белого бычка?

Железная дорога Кызыл — Курагино, обсуждаемая уже более 15 лет, снова вышла на первый план в начале 2026 года. Проект протяжённостью 410–412 км должен связать республику Тыва с Красноярским краем и сетью РЖД.

Глобальная концепция, до реализации которой примерно как до Луны, предполагает не только выход региона на Транссиб, но и возможное продолжение дороги до границы с Монголией и дальше в Китай — в рамках Центрально-Евразийского транспортного коридора общей длиной около 2250 км, вплоть до городского округа Хами в Синьцзян-Уйгурском районе КНР.

Техническая сложность линии сопоставима с Байкало-Амурской магистралью, но несёт значительно более высокие вероятные риски. Трасса проходит через Саяно-Алтайскую складчатую зону с высокой сейсмичностью (до девяти баллов), что потребует сооружения более 170 конструкций, в том числе десятки тоннелей и мостов общей длиной свыше 25 км.



Последние оценки стоимости проекта уже выросли до 2 триллионов рублей — в два раза выше, чем сумма, названная в сентябре 2025 года. Рост стоимости дороги туманно объясняют инфляцией, удорожанием материалов, необходимостью новых изысканий и расширением проекта под международный формат.

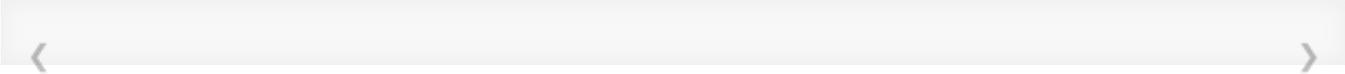
История проекта началась в 2011 году: тогда Владимир Путин забил «золотой костыль» на первом километре. Первый километр около города Кызыл так и остался первым и единственным.

В 2017 году на Восточном экономическом форуме объявили о возобновлении строительства. В 2018–2019 годы потратили значительные бюджетные средства на подготовки новой документации. В 2021 году проект вновь заморозили до 2026 года.

В 2025 году Минтранс и РЖД вернулись к теме, предложив на этот раз не надеяться на бюджет, а привлечь частных инвесторов, в первую очередь китайских и монгольских.

В ноябре 2025 года власти Тувы подтвердили интерес Пекина и Улан-Батора к участию в консорциуме.

Сейчас проект позиционируют как паритетный между трёх стран: Россия получает вывоз угля и редкоземельных металлов из Тувы, Тува получает выход на федеральную сеть РЖД и более десяти тысяч рабочих мест, Монголия рассчитывает на транзит и экспорт своих углеводородов, Китай приобретает дополнительный канал поставок с севера, снижение затрат по сравнению с портами Дальнего Востока и Казахстаном, плюс репутационный бонус в «Один пояс — один путь».



При этом и Монголия, и Китай уже имеют железнодорожные линии, связывающие их с федеральной сетью РЖД, поэтому целесообразность участия этих стран в проекте может оказаться чисто декларативной.

В целом проект даже при поверхностном взгляде кажется не просто чрезмерно оптимистичным, но и шапкозакидательским. Сроки в 10–15 лет откровенно занижены: даже с готовыми изысканиями 2018 года перепроектирование под новые мощности транспортировки грузов займёт минимум 1,5–2 года, затем

потребуется длительная госэкспертиза. Строительство в горной местности с тоннелями и сейсмикой может растянуться минимум на 8–12 лет. Загруженность Южиба (участок Междуреченск — Тайшет) уже сейчас на пределе — 85% при норме 80%, модернизация же его оценивается в 116 миллиардов рублей. Без этой модернизации пропускная способность коридора окажется ограниченной.

Очевидно, что без полной вовлечённости всех трёх сторон (Россия, Монголия, Китай) проект останется замороженным или сведётся к строительству локального участка, который Россия самостоятельно может строить ещё десятилетия. Ситуация осложняется тем, что Китай традиционно предпочитает схему «инфраструктура в обмен на ресурсы», но редко делится технологиями. Монголия заинтересована в транзите, но без принимающей инфраструктуры в КНР объёмы в 60–100 миллионов тонн в год проект для неё так же не имеет смысла.

Таким образом, без снижения стоимости (что вряд ли возможно) и политических гарантий (которых никто не даст) проект рискует остаться на бумаге ещё минимум на десятилетие.

Автор: Вера Назарова © Babr24.com ТРАНСПОРТ, ЭКОНОМИКА, КРАСНОЯРСК, КИТАЙ 👁 27  
05.03.2026, 19:55

URL: <https://babr24.com/?IDE=289120> Bytes: 5549 / 4537 Версия для печати

Поделиться в соцсетях:

*Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:*

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Вайбер](#)
- [Одноклассники](#)

*Связаться с редакцией Бабра в Красноярском крае и Хакасии:*  
[krasyar.babr@gmail.com](mailto:krasyar.babr@gmail.com)

Автор текста: **Вера Назарова**.

## НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24\\_link\\_bot](#)  
Эл.почта: [newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

## ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: [bratska.net.net@gmail.com](mailto:bratska.net.net@gmail.com)

## КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь  
Телеграм: [@bur24\\_link\\_bot](#)  
эл.почта: [bur.babr@gmail.com](mailto:bur.babr@gmail.com)

Иркутск: Анастасия Суворова  
Телеграм: [@irk24\\_link\\_bot](#)  
эл.почта: [irkbabr24@gmail.com](mailto:irkbabr24@gmail.com)

Красноярск: Ирина Манская  
Телеграм: [@kras24\\_link\\_bot](#)  
эл.почта: [krasyar.babr@gmail.com](mailto:krasyar.babr@gmail.com)

Новосибирск: Алина Обская  
Телеграм: [@nsk24\\_link\\_bot](#)  
эл.почта: [nsk.babr@gmail.com](mailto:nsk.babr@gmail.com)

Томск: Николай Ушайкин  
Телеграм: [@tomsk24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [tomsk.babr@gmail.com](mailto:tomsk.babr@gmail.com)

[Прислать свою новость](#)

#### **ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:**

---

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot\\_bot](https://t.me/babrobot_bot)

эл.почта: [equatoria@gmail.com](mailto:equatoria@gmail.com)

#### **СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:**

---

эл.почта: [babrmarket@gmail.com](mailto:babrmarket@gmail.com)

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)