



Роль транспортных коридоров в развитии Центральной Азии

Сергей С. Жильцов

Дипломатическая академия МИД России, Москва, Россия,

serg.serg56@mail.ru

Аннотация: в последние десятилетия страны Центральной Азии стали участниками разных проектов международных транспортных коридоров. Для стран региона эти проекты представляют значительный интерес, поскольку позволяют преодолеть географическую удаленность от основных рынков сбыта. Большая часть транспортных проектов была инициирована внерегиональными акторами, которые в свою очередь, проявляют к Центральной Азии повышенный интерес. Разработка и продвижение проектов транспортных коридоров определялись, прежде всего, долгосрочными экономическими интересами. Для внерегиональных государств, прежде всего, США, ЕС, Китая, Турции, приоритетной задачей являлось закрепление государств Центральной Азии в сфере своих интересов. В последние годы транспортные международные коридоры были дополнены двусторонними и многосторонними механизмами, которые инициировали внерегиональные акторы. Они направлены на формирование устойчивых политических и экономических отношений с центральноазиатскими государствами. Для стран Центральной Азии участие в международных транспортных коридорах дает возможность получать доходы от транзита грузов, идущих через территорию региона, и одновременно открывает новые возможности для организации поставок собственной продукции на внешние рынки. В частности, большое внимание уделяется проекту Транскаспийского международного транспортного маршрута. Помимо других транспортных маршрутов, этот проект привлекает внимание ЕС и Китая, которые рассчитывают увеличить по нему поставки товаров. Новым направлением политики внерегиональных государств в отношении Центральной Азии является получение доступа к месторождениям редкоземельных металлов. Большая роль в реализации проектов, связанных с разработкой месторождений редкоземельных металлов и его вывозом из региона отводится транспортным коммуникациям, идущим из стран Центральной Азии.

Ключевые слова: Центральная Азия, транспортные коридоры, Россия, ЕС, США, Турция, инфраструктура, редкоземельные металлы

Для цитирования: Жильцов С.С. Роль транспортных коридоров в развитии Центральной Азии. *Проблемы постсоветского пространства*. 2024;11(3):188–197. DOI: <https://doi.org/10.24975/2313-8920-2024-11-3-188-197>

Поступила 23.07.2024

Принята в печать 20.08.2024

Опубликована 30.09.2024

The role of transport corridors for the development of Central Asia

Sergey S. Zhiltsov

Diplomatic Academy of the Russian Foreign Ministry, Moscow, Russia,

serg.serg56@mail.ru

Abstract: in recent decades, Central Asian states have become participants in various projects of international transport corridors. For the countries of the region, such projects are of significant interest, as they make it possible to overcome geographical remoteness from the main markets. Most of the logistical projects have been initiated by non-regional actors, which in turn are highly interested in Central Asia. The development and promotion of transport corridors have been determined primarily by long-term economic motives. For non-regional players, primarily the United States, the EU, China and Turkey, the major task has been to maintain the Central Asian states in the sphere of their interests. In recent years, international transport corridors have been supplemented by bilateral and multilateral mechanisms initiated by non-regional actors. They are aimed at forming sustainable political and economic relations with the Central Asian states. For regional countries, participation in international transport corridors provides an opportunity to receive revenues from the transit of goods passing through the region, and at the same time opens up new opportunities for organizing the export of their own products to foreign markets. In particular, the article provides an overview of the Trans-Caspian International Transport Route. In addition to other logistical routes, this project attracts the attention of the EU and China, which expect to increase the supply of goods through it. A new direction in the policy of non-regional states towards Central Asia is gaining access to deposits of rare earth metals. A big role in the implementation of projects related to the development of deposits of rare earth metals and their export from the region is assigned to transport communications coming from the countries of Central Asia.

Keywords: Central Asia, transportation corridors, Russia, EU, USA, Turkey, infrastructure, rare earth metals

For citation: Zhiltsov S.S. The role of transport corridors for the development of Central Asia. *Post-SovietIssues*. 2024;11(3):188–197. DOI: <https://doi.org/10.24975/2313-8920-2024-11-3-188-197>

Received 23.07.2024

Revised 20.08.2024

Published 30.09.2024

ВВЕДЕНИЕ

Международные транспортные коридоры (МТК), которые обсуждаются или уже реализуются в Центральной Азии, имеют большое значение для стран региона. Подавляющее большинство транспортных маршрутов проходит через централь-но-азиатские страны. Именно с их помощью страны региона рассчитывают преодолеть географическую удаленность от морских коммуникаций, получить

новые возможности для поставок своей продукции на внешние рынки [1]. Кроме того, транспортные артерии привлекают страны Центральной Азии своими геоэкономическими возможностями. Центральнo-азиатские государства хотели бы стать частью глобальных цепочек товаров, которые сложились или продолжают развиваться между Европой и Китаем. Соответственно, «развитие МТК является приоритетным направлением транспортной политики стран Центральной Азии на пути усиления интеграции в международную транспортно-логистическую систему» [2].

Исследователями Евразийского банка развития было предложено понятие «Евразийский транспортный каркас» [3]. По ним авторы работы понимают «сеть сопрягающихся широтных и меридиональных международных транспортных коридоров и маршрутов, обеспечивающих внутреннюю и трансконтинентальную связанность стран Евразии» [3]. К евразийскому транспортному каркасу авторы исследования относят Северный, Центральный и Южный евразийские коридоры, МТК ТРАСЕКА и мультимодальный международный транспортный коридор «Север — Юг». «Суммарный объем международных перевозок грузов по пяти коридорам в 2023 году превысил 260 млн тонн, в том числе 3,6 млн контейнеров. По сравнению с 2013 годом объем международных перевозок контейнеров возрос более чем в три раза» [3].

Большая часть проектов МТК была инициирована внерегиональными государствами, для которых было важно привязать Центральную Азию к собственным интересам.

Кроме Северного евразийского коридора, который соединяет Европу и Азию через Россию и Южного евразийского коридора, формирующего транспортные

связи Турции, Ирана и Пакистана, остальные коридоры проходят через страны Центральной Азии. Так, Центральный евразийский коридор «обслуживает транспортные связи между Китаем, странами ЕАЭС и Западной Европой»; МТК ТРАСЕКА «обеспечивает внутреннюю и внешнюю транспортную связанность стран Центральной Азии и Южного Кавказа»; Транскаспийский транспортный маршрут (ТМТМ, Срединный коридор) «обеспечивает торговые связи Китая, Казахстана, стран Южного Кавказа, Турции и Южной Европы»; Международный транспортный коридор «Север — Юг» (МТК «Север — Юг») «обеспечивает транспортные связи России, стран ЕАЭС и Центральной Азии с государствами Персидского залива и Южной Азии» [3].

Некоторые проекты транспортных коридоров, которые проходят через территории стран Центральной Азии, были инициированы внерегиональными государствами. В частности, в продвижении некоторых коридоров заинтересованы ЕС и Китай, которые последовательно расширяют взаимодействие со странами Центральной Азии. Они отводят большую роль транспортным коридорам в планах экономического развития. Для Китая территория стран Центральной Азии представляла привлекательный маршрут поставок товаров в Европу. Для ЕС значение центральноазиатских государств определяется долгосрочными задачами экономического развития. Соответственно, реализация инфраструктурных проектов рассматривается Брюсселем и Пекином в качестве нового каркаса экономических отношений, направленных на укрепление внерегиональными акторами своих позиций.

Данный курс был обозначен в ходе саммита «Китай — Центральная Азия», который состоялся в мае 2023 года. На нем

были подтверждены договоренности сотрудничающих сторон по «всемерному укреплению позиций стран Центральной Азии в глобальной системе международных транспортных коммуникаций в качестве трансевразийского логистического хаба»¹. В октябре того же года состоялась заседание глав внешнеполитических ведомств стран Центральной Азии и государств-членов ЕС. Речь шла о сближении транспортной инфраструктуры стран Центральной Азии с Транс'европейской транспортной сетью (TEN-T), разработке критических сырьевых материалов и финансировании «зелёных» проектов в регионе [4].

Другой международный транспортный коридор — «Север — Юг», который проходит в том числе, и через центральноазиатские государства, был инициирован Россией, для которой было важно получить прямой выход на внешние рынки.

В целом, за несколько десятилетий для евразийского пространства было разработано и осуществляется ряд крупных международных транспортных проектов. В их деятельности активное участие принимают страны Центральной Азии, рассчитывая укрепить свои экономические позиции.

КОРИДОР «СЕВЕР-ЮГ»

Старт проекту международного транспортного коридора (МТК) «Север — Юг»

дало подписание в 2000 году Россией, Индией и Ираном межправительственного соглашения в ходе Второй международной евроазиатской конференции по транспорту. В настоящее время в МТК «Север — Юг» выделяют три маршрута: западный, восточный и Транскаспийский.

МТК «Север — Юг» имеет большое значение для стран Центральной Азии². Его восточная «ветка» проходит через страны Центральной Азии — Казахстан и Туркменистан³. Коридор включает инфраструктуру железнодорожного, автомобильного и внутреннего водного транспорта, морские порты на Каспии (Астрахань, Оля, Махачкала, Баку/Алят, Актау/Курык, Туркменбаши, Энзели, Ноушехр, Амирабад), порты Персидского залива (Бендер-Аббас и Чабахар), автомобильные (АПП) и железнодорожные пункты пропуска, а также международные аэропорты.

Объем грузоперевозок по всем трем «веткам» коридора в 2022 году составил 14,5 млн тонн. Около 70% от всего грузопотока приходится на Западную ветвь маршрута (10,3 млн тонн в 2022 г.), около 25% — на Транскаспийскую (3,6 млн тонн в 2022 г.) и около 5% на Восточную (0,7 млн тонн)⁴. По МТК «Север — Юг» в 2023 году морским транспортом перевезено 5,54 млн т грузов, что на 55% больше, чем в 2022 году⁵. Грузопоток Восточного маршрута достиг 1,6 млн тонн, из них

¹ Полный текст Сианьской декларации саммита «Китай — Центральная Азия». 19 Май, 2023. <https://russian.cgtn.com/news/2023-05-19/1659526778029502466/index.html> (дата обращения: 13.06.2024).

² Юридической базой создания коридора «Север — Юг» стало подписание 12 сентября 2000 г. в ходе Второй Международной евроазиатской конференции по транспорту (г. Санкт-Петербург, Российская Федерация) тремя странами — Республикой Индия, Исламской Республикой Иран и Российской Федерацией — межправительственного Соглашения о международном транспортном коридоре «Север — Юг».

³ Западная «ветка» коридора идет по западному берегу Каспия, Транскаспийская — через Каспийское море.

⁴ Развитие транспортного коридора «Север-Юг». 14.05.2024. <https://e-cis.info/news/566/118105/?ysclid=m303tmxrb767974575> (дата обращения: 23.06.2024).

⁵ Объем морских грузоперевозок по МТК «Север-Юг» вырос на 55% за 2023 год. 12.02.2024. <https://morvesti.ru/news/1678/107534/> (дата обращения: 25.06.2024).

1,1 млн тонн — морским транспортом⁶. Всего, в 2023 году по МТК «Север — Юг» было перевезено 19 млн т грузов [3].

Для стран Центральной Азии интерес представляет Восточный маршрут коридора «Север — Юг» (по восточному берегу Каспийского моря через Казахстан и Туркменистан). В 2022 году Туркменистан заявил о готовности присоединиться к МТК «Север — Юг».

Препятствиями для развития МТК выступают барьеры инфраструктурного, тарифного и нетарифного характера. Кроме того, стоит вопрос о загрузке коридора в двух направлениях. Например «для рентабельности перевозки калийных удобрений из Беларуси в Индию в контейнерах необходимо обеспечить обратную загрузку контейнеров. Этот вопрос на данный момент не нашел своего решения» [5].

ТРАНСКАСПИЙСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ МАРШРУТ

Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) играет значительную роль для стран Центральной Азии. В развитии этого маршрута в большей степени заинтересованы внерегиональные игроки. «Политические соображения легли в основу альтернативных маршрутов на центральном участке коридора Восток — Запад. Помимо ТРАСЕКА в этом качестве представляется проект «Транскаспийский международный транспортный маршрут» (ТМТМ), в который вошли Каспийское морское пароходство (Азербайджан), Бакинский и Батумский (Грузия) торговые порты. Очевидное преимущество ТМТМ имеет

только для прямого сообщения Турции с КНР» [6].

Запущенный в 2017 году, в настоящее время ТМТМ рассматривается в качестве важной составляющей развития экономических отношений между ЕС и Китаем. В декабре 2021 года Брюссель инициировал стратегию «Глобальные ворота»⁷, которая направлена на реализацию проектов, в том числе в энергетическом и транспортном секторах. Основной упор планируется сделать на финансирование транспортной отрасли.

ЕС планирует значительно увеличить объемы поставок по ТМТМ. В 2023 году по маршруту было перевезено 2,7 млн т грузов. В ближайшие годы ЕС намерен довести объем перевозок по ТМТМ до 20 млн т грузов. Для осуществления данных планов Брюссель анонсировал предоставление кредитов на сумму до 10 млрд евро. В перспективе Брюссель рассчитывает увеличить объем финансирования, хотя многое будет зависеть от состояния торгово-экономических отношений между ЕС и Китаем.

Приоритетными направлениями финансирования в рамках транспортного коридора станут проекты, направленные на модернизацию портовой инфраструктуры, а также автомобильной и железнодорожной сетей в Казахстане и Азербайджане, которые являются ключевыми участниками ТМТМ. Повышенное внимание ЕС будет уделять строительству судов, которые будут осуществлять перевозки товаров через Каспийское море между Казахстаном и Азербайджаном.

В 2023 году товарооборот между ЕС и Китаем составил 782,9 млрд долл.⁸.

⁶ Грузопоток Восточного маршрута МТК «Север — Юг» в 2023 году достиг 1,6 млн тонн. 17.09.2024. <https://tek.fm/news/171705> (дата обращения: 25.06.2024).

⁷ https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway_en (дата обращения: 26.05.2024).

⁸ China-EU — international trade in goods statistics. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=China-EU_-_international_trade_in_goods_statistics (дата обращения: 28.06.2024).

Отношения между Брюсселем и Пекином развиваются достаточно сложно и считается, что «Европейский союз (ЕС) и Китай могут в скором времени перейти к открытому торговому противостоянию»⁹. С другой стороны, «сохранившаяся положительная динамика двусторонней торговли оказывает благоприятное влияние на перспективы дальнейшего расширения грузовой базы евразийского железнодорожного транзита»¹⁰.

Интерес Брюсселя к ТМТМ объясняется долгосрочными экономическими планами. Расширение пропускной способности ТМТМ рассматривается ЕС в качестве необходимого условия получения надежного доступа к месторождениям редкоземельных металлов, расположенных в Центральной Азии. Именно эти месторождения представляют особый интерес для Брюсселя. Доступ к ним рассматривается в качестве шага, направленного на снижение зависимости от поставок из России и Китая. Переговоры о доступе к этим месторождениям, их разработке и вывозу сырья в Европу проводились в ходе визита Верховного представителя Евросоюза Ж.Борреля в Казахстан и Киргизию в августе 2024 года.

Усилия Брюсселя по развитию ТМТМ находят поддержку в Центральной Азии, поскольку государства региона заинтересованы в расширении торгово-экономических

отношений с Европой. Страны Центральной Азии надеются стать частью глобальных торгово-экономических цепочек, рассчитывая таким образом укрепить свои экономики. «Жизнеспособность Срединного коридора также отвечает интересам государств региона, стремящихся привлечь иностранные инвестиции. Укрепление транспортных связей будет означать углубление экономических отношений. Это означает, что вклад ЕС в развитие региона возрастет еще больше, поскольку европейские инвестиции и рынки необходимы для благополучия и развития экономик Центральной Азии»¹¹.

Одним из основных участников транспортного коридора является Казахстан, который в ноябре 2022 года принял участие в подписании «дорожной карты» вместе с Азербайджаном, Грузией и Турцией¹². Затем, в июне 2023 года Азербайджан, Грузия и Казахстан договорились о создании единого логистического оператора¹³. Компания получила название Middle Corridor Multimodal Ltd. и создается на базе Международного финансового центра Астана (МФЦА). «При этом международные финансовые институты, такие как Всемирный банк, Европейский банк реконструкции и развития, Азиатский банк развития, выразили свою поддержку и готовность предоставить техническую помощь и инвестиции» [3].

⁹ Кулагин В., Романов Р. Евросоюз и Китай все активнее скатываются к торговой войне. 24 января 2024. <https://www.vedomosti.ru/politics/articles/2024/01/24/1016430-evrosoyuz-i-kitai-vse-aktivnee-skativayutsya-k-torgovoi-voine> (дата обращения: 26.05.2024).

¹⁰ Контейнерные железнодорожные перевозки на евразийском пространстве в 2023 году. Февраль 2024. https://index1520.com/upload/medialibrary/fab/f7k6hh16cv4tirm6kqtip7wfgce0p5peg/ru_.pdf (дата обращения: 26.05.2024).

¹¹ Струлькова А. Инициатива ЕС «Глобальные ворота» в Центральной Азии. 30 января 2024. <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/columns/postsoviet/initsiativa-es-globalnye-vorota-v-tsentralnoy-azii/?ysclid=m110909alm163780353> (дата обращения: 26.05.2024).

¹² Министры иностранных дел четырех государств обсудили развитие ТМТМ. 25.11. 2022. <https://middlecorridor.com/ru/press-tsentr/novosti/ministry-inostrannykh-del-chetyrekh-gosudarstv-obsudili-razvitie-tmtm> (дата обращения: 26.05.2024).

¹³ Афонский А. Казахстан, Азербайджан и Грузия создали компанию для развития ТМТМ. 27.10.2023. <https://kz.kursiv.media/2023-10-27/fnsk-tmtm/?ysclid=m301n1q6sl93728124> (дата обращения: 26.05.2024).

В 2023 году в 2,5 раза увеличился экспорт казахстанской продукции по ТМТМ¹⁴. О приоритетах развития ТМТМ и увеличении объемов перевозок по нему до 10 млн тонн президент Республики Казахстан К.-Ж. Токаев заявил на встрече с Президентом Азербайджана И. Алиевым в марте 2024 г.

В 2023 году транзитные перевозки через территорию страны выросли на 21% — до 32,3 млн тонн грузов¹⁵. В перспективе «правительство Казахстана планирует увеличить объемы транзита грузов через территорию страны до 35 млн тонн к 2030 году. Для этого будут расширены «узкие места» ТМТМ и коридора Север — Юг на маршруте Казахстан — Туркменистан — Иран, что предусмотрено утвержденной концепцией¹⁶ развития транспортно-логистического потенциала страны».

В соответствии с Комплексным планом развития морской инфраструктуры Республики Казахстан на 2024–2028 гг. (утвержден в апреле 2024 г.) Казахстан приступил к реализации проектов по увеличению мощностей своих портов Актау и Курык. Речь идет о создании контейнерного хаба на базе данных портов, создание зерновых терминалов, приобретение новых морских судов.

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ

Для стран Центральной Азии развитие транспортных коридоров играет огромную роль. Удаленность от основных

транспортных маршрутов оказывает негативное влияние на экономическое развитие. В резолюции 74/15, принятой Генеральной Ассамблеей ООН 5 декабря 2019 г. по итогам Международной конференции ООН высокого уровня по среднесрочному обзору реализации Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 гг. (ООН, 2019), отмечалось, что «развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и страны транзита должны прилагать дополнительные усилия для сокращения времени следования по этим коридорам и применять комплексный и рациональный подход к управлению МТК, с тем чтобы избежать дублирования»¹⁷. В этом контексте можно ожидать снижение затрат на доставку грузов, поскольку «транспортные издержки для торговли стран, не имеющих выхода к морю, в 1,4 раза выше, чем для прибрежных государств»¹⁸.

Помимо глобальных транспортных коридоров, которые направлены на формирование поставок товаров между наиболее мощными центрами экономического развития, страны Центральной Азии продвигают внутрирегиональные проекты. Их достаточно много и они играют различную роль. Кроме того, они находятся в разной стадии реализации.

Так, в декабре 2014 г. была введена в эксплуатацию новая железнодорожная линия Жанаозен — Кызылкая — Берекет —

¹⁴ там же

¹⁵ Транзитные грузоперевозки через территорию Казахстана увеличились на 21%. 23.02.2024. <https://kapital.kz/economic/123441/tranzitnyye-gruzoperevozki-cherez-territoriyu-kazakhstanana-uvlichilis-na-21.html> (дата обращения: 26.05.2024).

¹⁶ «Об утверждении Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года». Постановление Правительства Республики Казахстан от 30 декабря 2022 года № 1116. <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P2200001116> (дата обращения: 26.05.2024).

¹⁷ ООН (2019) Политическая декларация по итогам среднесрочного обзора на высоком уровне хода осуществления Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 гг. Утверждена Резолюцией 74/15 Генеральной Ассамблеи ООН 5 декабря 2019 г.

¹⁸ ЕАБР предложил меры по формированию транспортного перекрестка в Центральной Азии. 27 июня 2024. <https://tass.ru/ekonomika/21219457?ysclid=m306ytlh1265618338> (дата обращения: 28.06.2024).

Этрек — Горган протяженностью более 900 км, проходящая в направлении север — юг и соединяющая Казахстан, Туркменистан и Иран [3].

Киргизия и Узбекистан стали участниками нового международного мультимодального торгово-транспортного коридора с Афганистаном, который открыл Китай в 2023 году¹⁹. Протяженность смешанного железнодорожного и автомобильного маршрута составляет около 3125 км. Помимо этого, Узбекистан принял участие в реализации мультимодального коридора, так называемый «Кабульский коридор» (Термез — Найбабад — Логар — Харлачи). Он начинается в Узбекистане, проходит через афганскую столицу и выходит в Пакистан.

Длительное время обсуждалась реализация проекта транспортного маршрута Китай — Кыргызстан — Узбекистан. В июне 2024 года было подписано соглашение, которое дало старт его реализации²⁰. Ожидается, что маршрут откроет странам Центральной Азии новые возможности для выхода на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона. Так, «от транзита грузов по железной дороге Кыргызстан сможет получать около 200 миллионов долларов в год»²¹. В свою очередь, Узбекистан поддерживает «строительство железной дороги по этому маршруту. Кроме того, узбекская сторона заинтересована в развитии коридора «Казахстан — Узбекистан — Туркменистан — Иран — Оман — Индия» [7].

В целом, каждая из стран региона стремится использовать выгодное географическое положение и стать частью новых логистических маршрутов. Так, «в каждой из стран Центральной Азии приняты национальные стратегии развития транспорта, которые связаны с международными проектами трансевразийских транспортных коридоров, в том числе в рамках Евразийского экономического сообщества и Шанхайской организации сотрудничества» [8].

К НОВОЙ КОНФИГУРАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

После 2022 года, когда Россия начала проведение специальной военной операции (СВО) на Украине, западные государства стали больше внимания уделять Центральной Азии. Активность Запада в регионе не в последнюю очередь связана с тем, что именно центрально-азиатские государства стали новым транспортным мостом для поставок российской продукции за рубеж и для импорта в Россию.

После февраля 2022 года произошли значительные изменения в логистических цепочках поставок товаров из России в европейском направлении и обратно. Россия столкнулась со снижением объемов поставок из европейских государств. По данным Еврокомиссии, суммарный экспорт в Россию из стран ЕС с февраля 2022 года по сентябрь 2023 года сократился на 81%²². Соответственно, возникла необходимость поиска новых возможностей поставок товаров на внешние рынки и импорта в страну значительного числа товаров.

¹⁹ Китай открыл торгово-транспортный коридор с Афганистаном. 6 июля 2023. <https://tass.ru/ekonomika/18214021?ysclid=m301vmi2vq20308052> (дата обращения: 26.05.2024).

²⁰ Стал известен точный маршрут проекта ж/д Китай — Кыргызстан — Узбекистан. 14.06.2024. <https://ru.sputnik.kg/20240614/tochnyj-marshrut-zheleznaya-doroga-hina-kyrgyzstan-uzbekistan-1086085992.html?ysclid=m3025jwddu988013266> (дата обращения: 26.06.2024).

²¹ Каримов Д. Для железной дороги «Китай — Кыргызстан — Узбекистан» пробьют 48 тоннелей. 03.07.2024. <https://rg.ru/2024/07/03/doroga-cherez-tian-shan.html?ysclid=m3028r7m14780994519> (дата обращения: 04.07.2024).

²² Едовина Т. Передали через соседей. 5.12.2023. <https://www.kommersant.ru/doc/6379824?ysclid=m3ses1f3eli72925483> (дата обращения: 26.05.2024).

Поддержка инициатив Запада со стороны центральноазиатских государств объясняется возросшим на них внешним влиянием. Страны региона столкнулись с давлением со стороны западных государств, которые добиваются пересмотра внешнеполитического курса и ослабления или разрыва торгово-экономических связей с Россией. Цели у внерегиональных акторов имеют существенные различия, однако их объединяет одно — использовать Центральную Азию в своих интересах. При этом достаточно слабые экономические возможности центральноазиатских стран предопределили характер внешнеполитического курса. Лидеры стран Центральной Азии вынуждены маневрировать между более мощными геополитическими центрами, таким образом, пытаясь решать собственные вопросы экономического и политического развития.

По этой причине, «в Центральной Азии в течение 2023–2024 годов резко выросло число инициатив по развитию широтных транспортных коридоров. В фокусе особого внимания традиционные транспортные маршруты «Восток — Запад», включая Центральный евразийский коридор, и МТК ТРАСЕКА, включая Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ). Заинтересованность в их развитии проявляли все ключевые игроки: Россия, Китай, Иран, Индия, Турция, Пакистан, европейские страны и США»²³. Как результат, «в 2023 году из общего объема (более 650 млн тонн) международных грузовых перевозок по коридорам Евразийского

транспортного каркаса 46% (300 млн тонн, +11% к 2021 г.) пришлось на Центральный и Северный евразийские коридоры» [3].

При этом для ЕС и США наибольший интерес представляют проекты, которые в конечном итоге должны нанести урон экономическим возможностям России, ограничить или полностью исключить ее из цепочек поставок товаров, понизить уровень сотрудничества с центральноазиатскими государствами.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Развитие Евразийского транспортного каркаса отвечает интересам Центральной Азии, через которую проходит большинство евразийских транспортных коридоров и маршрутов. Транспортные маршруты обеспечивают связь стран Центральной Азии друг с другом и открывают доступ к морским портам и мировым товарным рынкам.

Транспортные коридоры приобрели для стран Центральной Азии ключевое значение. Их развитие рассматривается через призму увеличения поставок на внешний рынок производимой продукции. Помимо этого, страны региона виляют свои территории в качестве места транзита товаров, которые идут из Китая в ЕС. Встроенность в глобальные логистические цепочки приобрела для стран региона на первостепенное значение. В тоже время, активное участие в различных евразийских транспортных проектах усилило зависимость стран Центральной Азии от отношений между ключевыми игроками.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Зоихидов А. Альтернативные транспортные коридоры в Центральной Азии: факторы, взаимозависимость и проблемы интеграции. *Центральная Азия и Кавказ*. 2014;17(1):167-177

²³ Тагиева А. Сопряжение с региональными коридорами и рост грузоперевозок: ЕАБР оценил «Север-Юг». 07.05.2024. <https://az.sputniknews.ru/20240507/sopryazhenie-s-regionalnymi-koridorami-i-rost-gruzoperevozok-eabr-otsenil-sever-yug-464437459.html?ysclid=m3019zrbdv31207617> (дата обращения: 26.05.2024).

2. Азимов П.Х., Камолидинов Б.Т. Роль международных транспортных коридоров в процессе глобализации экономик стран Центральной Азии. *Экономика Таджикистана*. 2018;2:56-62
3. Винокуров Е., Амангельды С., Ахунбаев А., Забоев А., Кузнецов А., Малахов А. Евразийский транспортный каркас. Доклад 24/6. Алматы: Евразийский банк развития: 2024. 124 с.
4. Грачева М.Л. ЕС — страны Центральной Азии: возрастающая роль Центральной Азии в глобальной политике. *Европейский Союз: факты и комментарии*. 2023;114:100-105.
5. Кожокин Е. М. Транспортный коридор Север — Юг в условиях новой реальности. *Геоэкономика энергетики*. 2022;4(20):36-55. DOI: 10.48137/26870703_2022_20_4_36
6. Егоров В.Г. Геополитика транспортных коридоров. *Геоэкономика энергетики*. 2021;2(14):6-31. DOI: 10.48137/2687-0703_2021_14_2_6 с.13-14
7. Насиров А.Д., Кадилов Ф.А. Развитие транспортных коридоров в Центральной Азии и новые региональные инициативы в транспортно-логистической сфере. *Транспорт Шелкового пути*. 2021;1:12-19
8. Ерохин В.Л. Торговля Китая со странами Центральной Азии как основа развития новых трансевразийских логистических коридоров. *Маркетинг и логистика*. 2023;3(47):20-39.

REFERENCES:

1. Zohidov A. Alternative transport corridors in Central Asia: factors, interdependence and integration problems. *Central Asia and the Caucasus*. 2014;17(1):167-177 (In Russ.)
2. Azimov P.Kh., Kamolidinov B.T. The role of international transport corridors in the process of globalization of the economies of Central Asian countries. *Economy of Tajikistan*. 2018;2:56-62 (In Russ.)
3. Vinokurov E., Amangeldy S., Akhunbaev A., Zaboev A., Kuznetsov A., Malakhov A. (2024) Eurasian transport framework. Report 24/6. Almaty: Eurasian Development Bank. 124 p. (In Russ.)
4. Gracheva M.L. EU — Central Asian countries: the growing role of Central Asia in global politics. *European Union: facts and comments*. 2023;114:100-105 (In Russ.)
5. Kozhokin E. M. The North — South Transport Corridor in a new reality. *Geoeconomics of Energetics*. 2022;4(20):36-55. DOI: 10.48137/26870703_2022_20_4_36 (In Russ.)
6. Egorov V.G. The Geopolitics of Transport Corridors. *Geoeconomics of Energetics*. 2021;2(14):6-31. DOI: 10.48137/2687-0703_2021_14_2_6 (In Russ.)
7. Nasirov A. D., Kadirov F. A. Development of Transport Corridors in Central Asia and New Regional Initiatives in the Transport and Logistics Sector. *Silk Road Transport*. 2021;1:12-19 (In Russ.)
8. Erohin V. L. China's Trade with Central Asian Countries as a Basis for the Development of New Trans-Eurasian Logistics Corridors. *Marketing and Logistics*. 2023;3(47):20-39 (In Russ.)

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Сергей С. Жильцов, доктор политических наук, Дипломатическая академия МИД России, Москва, Россия; 19021, Россия, Москва, ул. Остоженка 53/2, стр. 1; serg.serg56@mail.ru

Sergey S. Zhiltsov, Doctor of Political Sciences, Diplomatic Academy of the Russian Foreign Ministry, Moscow, Russia; 53/2, b. 1 Ostozhenka st., Moscow, 119021, Russia; serg.serg56@mail.ru