

The University of World Economy and Diplomacy

Institute for Advanced
International Studies

IAIS Research Nexus

Серия 1. Выпуск 5

Сотрудничество государств Центральной Азии в сфере транспорта и транзита как фактор усиления региональной интеграции

НАРГИЗА УМАРОВА,

старший научный сотрудник ИПМИ





Сотрудничество государств Центральной Азии в сфере транспорта и транзита как фактор усиления региональной интеграции

Наргиза Умарова

ВВЕДЕНИЕ. В 2018 году страны Центральной Азии запустили механизм регулярных консультативных встреч, ознаменовавший новую волну региональной интеграции. На фоне активизации многостороннего формата сотрудничества пять республик региона приоритизировали вопрос сближения своих транспортно-коммуникационных систем, что способствовало бы экономическому росту региона и его эффективной интеграции в глобальную транспортную сеть. Однако на практике наблюдается обратная тенденция, когда центральноазиатские государства уделяют больше внимания созданию международных транзитных коридоров, нежели локальных путей сообщений. Ориентация на собственные интересы и отсутствие должной координации при реализации транспортных проектов обостряет конкуренцию между ними, что может стать серьезным вызовом для центральноазиатского единства. Анализируя текущую динамику транспортного сближения республик Центральной Азии, автор статьи выделяет основные факторы, благоприятствующие и препятствующие данному процессу. Отдельно рассмотрены транспортные маршруты локального и международного значения с позиции их влияния на развитие внутрирегиональной связности.

Центральная Азия, находясь в сердце Евразийского континента, играет важную роль в развитии международных торговых маршрутов в направлениях «Восток-Запад» и «Север-Юг». Особенность географии региона, с одной стороны, благоприятствует реализации его транзитного потенциала, предоставляя возможность выступать связующим звеном между крупнейшими рынками и получать от этого экономическую выгоду. Но, с другой стороны, внутриконтинентальное положение и значительная удаленность от морских путей грузоперевозок серьезно сдерживают экономический рост Центральной Азии.

Проблема усугубляется крайне низким уровнем транспортной связности в регионе. По оценкам Всемирного банка, наши страны все еще остаются



одними из наименее соединенных экономик в мире [1]. Ввиду этого доля затрат на транспортировку внешнеторговых грузов доходит до 50 процентов от конечной стоимости товаров, что в четыре-пять раз выше среднемирового показателя [2].

О реальном положении дел в сфере транспортных коммуникаций каждой страны можно судить по ежегодно обновляемому Индексу эффективности логистики (Logistics Performance Index, LPI). За последние годы некоторые государства Центральной Азии смогли улучшить свои позиции в данном рейтинге. Например, в 2023 году Узбекистан занял 88-е место среди 139 стран, поднявшись на 11 пунктов по сравнению с 2018 годом. Казахстан закрепился на 79-й позиции [3]. Но в целом у региона сравнительно низкие показатели по всем параметрам LPI, включая, качество инфраструктуры и транспортных услуг, их ценовую привлекательность, своевременность поставок, эффективность таможенного оформления грузов.

Помимо объективных причин, препятствующих налаживанию транспортной связности в Центральной Азии, таких как недостаточный объем инфраструктурных инвестиций и средств на цифровизацию транспортного сектора, существуют также административные, правовые и технические барьеры, которые усложняют быстрое, бесперебойное передвижение грузов внутри региона.

Сегодня безотлагательного решения требуют вопросы проведения согласованной тарифной политики, гармонизации транспортного законодательства, внедрения единого перевозочного документа и практики электронного документооборота, снижения пошлинных сборов, увеличения пропускной способности пунктов на границе, упрощения таможенных процедур. Благодаря регулярным Консультативным встречам, ознаменовавшим новый виток региональной интеграции, руководства стран Центральной Азии пришли к общему пониманию насущности этих проблем. Принимаются практические меры по их эффективному устранению. Однако консолидация усилий на уровне всех пяти государств пока не достигнута.

Важно отметить, что в свете возобновления многостороннего формата взаимодействия центральноазиатская «пятерка» обусловилась интегрироваться в глобальную транспортную сеть не поодиночке, а как единый субъект. Первоочередной задачей при реализации такого подхода обозначено сближение транспортно-коммуникационных систем государств

[1] Improving Transport Connectivity in Central Asia Requires a Coherent Approach // The World Bank. 2.04.2021. URL: <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2021/04/02/improving-transport-connectivity-in-central-asia-requires-a-coherent-approach> (дата обращения 14.06.2024).

Текущий документ не содержит источников.

[2] Выступление Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева на Консультативной встрече глав государств Центральной Азии // Официальный сайт Президента РУ. 9.08.2024. URL: <https://president.uz/ru/lists/view/7456> (дата обращения: 10.08.2024).

[3] Jean-François A., Ojala L., Shepherd B., Ulybina D., Wiederer Ch. The Logistics Performance Index and Its Indicators. 2023. URL: https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/2023-04/LPI_2023_report.pdf (дата обращения: 23.05.2024).

региона, что требует принятия согласованных действий. Для этого было предложено создать под эгидой ООН Региональный центр развития транспортно-коммуникационной взаимосвязанности [4]. Также предполагалось принять Региональную программу развития транспортных коммуникаций и Стратегию по развитию региональных транспортных коридоров Центральной Азии [5]. Спустя годы эти инициативы так и не получили практического воплощения. Тем не менее, в свете перезапуска процесса региональной интеграции, республики Центральной Азии смогли добиться положительных сдвигов по транспортной связности, что выражено в восстановлении и модернизации ключевых транспортных артерий, соединяющих наши страны, запуске новых торговых маршрутов, увеличении транзитного грузопотока.

Особая активность наблюдается в создании международных транспортных коридоров с выходом на крупнейшие морские порты и мировые рынки. Здесь республики региона не только сотрудничают, но и конкурируют друг с другом, порой отдавая исключительное предпочтение узкострановым интересам, что резко контрастирует с духом центральноазиатского единства.

В настоящей статье проанализирована динамика транспортно-транзитного сотрудничества государств Центральной Азии с выявлением ее узких мест, определены факторы усиления взаимодействия и конкуренции между странами региона на внешнем транспортно-транзитном треке. Рассмотрены текущие транспортные проекты локального и международного значения с позиции их влияния на развитие внутрирегиональной связности.

МЕТОДОЛОГИЯ. В исследовании применен метод контент-анализа, на основе которого проведен качественный разбор тематических публикаций и экспертных дискуссий из открытых источников. В частности, были изучены итоговые документы Консультативных встреч глав государств Центральной Азии, выступления президентов, релизы международных конференций и профильных заседаний, научные статьи, доклады, аналитические брифы, публикации СМИ.

Эмпирический материал собран методом организации онлайн-интервью со специалистами в сфере транспортных услуг из стран Центральной Азии (за исключением Туркменистана). К исследованию были привлечены пять экспертов, работающих в государственном и частном секторе. Их подбор осуществлен на основе личных контактов при обязательном наличии у каждого практического опыта в организации и управлении транзитными грузоперевозками.

Большинство опрошенных предпочли остаться анонимными.

[4] Выступление Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева на 75-й сессии Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций // Официальный сайт Президента РУ. 23.09.2020. URL: <https://president.uz/ru/lists/view/3851> (дата обращения: 7.07.2024).

[5] Узбекистан предложил создать транспортную стратегию Центральной Азии // Газета.uz. 20.09.2018. URL: <https://www.gazeta.uz/ru/2018/09/20/transport/> (дата обращения: 12.07.2024).

Структурированное интервью включало четыре вопроса, с помощью которых предполагалось оценить нынешнюю динамику регионального сотрудничества по вопросу транспортной связности, определить приоритетные проекты и факторы, препятствующие их реализации, а также степень эффективности формата консультативных встреч в развитии транзитного потенциала Центральной Азии.

СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СВЯЗНОСТИ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

В свете активизации регионального сотрудничества странами Центральной Азии заявлена общая стратегия – превратить Центральную Азию в стабильный, экономически развитый и процветающий регион. Такое видение впервые было представлено президентом Узбекистана Шавкатом Мирзиёевым на международной конференции «Центральная Азия: одно прошлое и общее будущее, сотрудничество ради устойчивого развития и взаимного процветания», состоявшейся 10 ноября 2017 года в Самарканде [6].

Глава государства выделил следующие приоритетные задачи в достижении намеченной цели: первое, обеспечение роста внутрирегионального товарооборота; второе, консолидация усилий для кардинального повышения транспортно-транзитного потенциала Центральной Азии. С аналогичной повесткой узбекский лидер выступил на заседании первой Консультативной встречи в Астане в марте 2018 года.

Улучшение транспортной связности благотворно воздействует на динамику торговли и грузоперевозок между странами, способствуя экономическому росту. Здесь важно обеспечить многовариантность транспортных коридоров с параллельным устранением физических и нефизических препятствий в их работе, что приводит к снижению логистических затрат, инфраструктурным и технологическим преобразованиям. Приоритизация вопроса расширения транспортных связей внутри региона придает импульс центральноазиатской интеграции. Об этом свидетельствуют следующие примеры.

В марте 2018 года Узбекистан и Таджикистан возобновили межгосударственное сообщение по железнодорожному маршруту «Галаба – Амузанг – Хошади», которое было прекращено в 2011 году [7]. В результате объем взаимной торговли увеличился в более чем на 50% и с тех пор неуклонно растет [8].

В 2018 году также был запущен автомобильный коридор «Ташкент – Андижан – Ош – Иркештам – Кашгар», общей протяженностью 920 км [9]. Тем самым за

[6] Выступление Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева на международной конференции «Центральная Азия: одно прошлое и общее будущее, сотрудничество ради устойчивого развития и взаимного процветания» в Самарканде // Официальный сайт Президента РУ. 10.11.2017. URL: <https://president.uz/ru/lists/view/1227> (дата обращения: 3.07.2024).

[7] Железнодорожная ветка, соединяющая юг Узбекистана и Таджикистана, завтра возобновит работу // ИА «ASIA-Plus». 28.02.2018. URL: <https://asiaplus.tj.info/news/tajikistan/economic/20180228/zheleznodorozhnaya-velka-soedinyayutshaya-yug-uzbekistana-i-tadzhikistana-zavtra-vozobnovit-rabotu> (дата обращения: 25.05.2024).

[8] Внешнеторговый оборот Республики Узбекистан (за январь-декабрь 2018 года) // Агентство статистики РУ. 2019. URL: <https://stat.uz/uploads/docs/ves-yan-dek18-ru2.pdf> (дата обращения: 12.06.2024).

[9] Коридор «Ташкент-Андижан-Ош-Иркештам-Кашгар» заработает 25 февраля // Газета.uz. 19.02.2018. URL: <https://www.gazeta.uz/ru/2018/02/19/road/> (дата обращения: 22.05.2024).



год узбекско-кыргызский товарооборот вырос практически вдвое, составив \$481 млн [10]. На подходе реализация другого совместного маршрута – автодороги «Талас – Чаткал – Ташкент» [11], которую планируют задействовать в транзитных перевозках.

Узбекистан и Казахстан, будучи крупнейшими экономиками Центральной Азии, уделяют повышенное внимание модернизации своих транспортных сетей. На сегодняшний день автомобильные и железные дороги двух государств взаимно интегрированы. За последние годы инициировано ряд новых проектов.

В 2021 году стороны договорились о строительстве автомобильной и железной дороги «Учкудук – Кызылорда» [12], которая рассматривается как важная часть Транскаспийского международного транспортного коридора. Будущая магистраль свяжет Кызылординскую область Казахстана с промышленной Навоийской областью Узбекистана и Республикой Каракалпакстан. В итоге расстояние и время между регионами сократится в 3-3,5 раза [13], что подстегнет развитие приграничной торговли.

Для интенсификации торгово-логистического сотрудничества создается центр промышленной кооперации «Центральная Азия» на приграничной территории Сырдарьинской области Узбекистана [14]. Полный запуск комплекса запланирован на 2030 год. Его деятельность позволит привлечь дополнительный грузопоток на маршруты в обоих направлениях.

Другим ярким примером транспортного взаимодействия Ташкента и Астаны можно назвать совместную прокладку железнодорожной ветки «Дарбаза – Мактаарал» [15]. Новая дорога позволит разгрузить казахский пункт пропуска «Сарыагаш» и привлечь дополнительный грузопоток до 10 миллионов тонн в год.

[10] Товарооборот между Кыргызстаном и Узбекистаном в 2018 году составил \$481 млн // ИА "KyrTAG. 20.01.2019. URL: <https://kyrtag.kg/ru/news/tovarooborot-mezhdu-kyrgyzstanom-i-uzbekistanom-v-2018-godu-sostavil-481-mln> (дата обращения: 22.05.2024).

[11] Стороны провели переговоры и по строительству Камбаратинской ГЭС-1 и гидроэлектростанции на реке Чаткал // Weekly. 26.06.2024. URL: <https://weekly.uz/articles/11681/> (дата обращения: 16.07.2024).

[12] Касым-Жомарт Токаев и Шавкат Мирзиёев провели двусторонние переговоры в расширенном формате // Официальный сайт Президента РК. 6.12.2021. URL: [т.е. тех видов сырья и их количество, которые были использованы при производстве существующих товаров, должно хватать после переработки на производство новых товаров. Однако, как показывает анализ новых видов товаров и технологий, которые выходят на рынок под лейблом «зеленый», они далеки от вписывания в рамки идеальной циркулярной экономики. Наоборот, они вводят в экономический оборот все большие объемы новых видов сырья. Примером может служить литий.](https://www.akorda.gov.kz/ru/press-center/press-releases/2021/12/06/11681) (дата обращения: 10.06.2024).

[13] Малков С., Тохиров А. Эксперты оценили перспективные проекты Узбекистана и Казахстана в транспортно-коммуникационной сфере // UzDaily. 7.12.2021. URL: <https://uzdaily.uz/ru/post/65782/> (дата обращения: 30.05.2024).

[14] Чем займётся центр промышленной кооперации Узбекистана и Казахстана // Spot. 9.11. 2023. URL: <https://www.spot.uz/ru/2023/11/09/kz-cooperation/> (дата обращения: 11.05.2024).

[15] Знаковый мегапроект: Казахстан и Узбекистан свяжет новая железная дорога // Официальный информационный ресурс Премьер-министра РК. 27.11.2023. URL: <https://prime.minister.kz/ru/news/znakovyy-megaproekt-kazakhstan-i-uzbekistan-svyazhet-novaya-zheleznaya-doroga-26408> (дата обращения: 30.05.2024).



Вместе с тем, для связи Узбекистана с западными регионами Казахстана планируется построить автодорогу «Бейнеу – Шалкар» [16], которая станет важным компонентом трансконтинентального коридора «Европа – Кавказ – Азия» (TRACECA).

Хорошую динамику в укреплении региональной связности демонстрирует Туркменистан. В 2022 году в партнерстве с Узбекистаном была активизирована работа над Ашхабадским соглашением (мультимодальный коридор «Узбекистан – Туркменистан – Иран – Оман») от 2011 года [17]. Запущен железнодорожный маршрут «Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция», протяженностью более 4,5 тысяч км [18]. Позже к этой комбинации подключились Таджикистан [19] и Казахстан [20]. Прорабатывается вопрос с Кыргызстаном. Отдельно функционирует железнодорожное сообщение между Казахстаном, Туркменистаном и Ираном.

Заявлено несколько проектов с совместным участием Таджикистана и Туркменистана (строительство железной дороги «Таджикистан – Афганистан – Туркменистан» – проект ТАТ), а также Таджикистана и Кыргызстана (ж/д маршрут «Китай – Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Иран» или Коридор пяти наций).

Наряду с созданием и восстановлением транспортных коридоров государства Центральной Азии прилагают усилия к гармонизации законодательных норм, унификации транспортных стандартов, упрощению таможенных процедур и внедрению электронных систем обмена данными. Все это в совокупности стимулирует экономический рост. Так, за последние 5 лет объем внутрирегиональной торговли увеличился практически в два раза и достиг \$11 млрд [21]. Только лишь по итогам 2023 года прирост составил 25%. А рынок грузоперевозок в Центральной Азии за прошлый год вырос в 2-3 раза [22].

[16] Усилить интеграцию транспортно-логистических систем на пространстве ОЭС призвал Алихан Смаилов // Официальный информационный ресурс Премьер-министра РК. 9.11.2023. URL: <https://primeminister.kz/ru/news/usilit-integratsiyu-transportno-logisticheskikh-sistem-na-prostranstve-oes-prizval-alikhan-smailov-26204> (дата обращения: 26.05.2024).

[17] Узбекистан – Туркменистан: определены ключевые направления развития сотрудничества в транспортной сфере // Министерство транспорта РУ. 10.08.2022. URL: <https://mintrans.uz/ru/news/uzbekiston-turkmaniston-transport-sohasidagi-hamkorlik-alogalarini-rivozhlantirishning-muhim-jonalishlari-belgilab-olindi> (дата обращения: 13.07.2024).

[18] Начались грузовые перевозки по новому железнодорожному маршруту «Турция-Иран-Туркменистан-Узбекистан» // Kun.uz. 4.12.2022. URL: <https://kun.uz/ru/news/2022/12/04/nachalis-gruzovyye-perevozki-po-novomu-yeleznodorojnomu-marshrutu-tursiya-iran-turkmenistan-uzbekistan> (дата обращения: 14.06.2024).

[19] Из Китая в Турцию через Таджикистан. Открытие нового маршрута обсудили в Душанбе // Pressa.tj. 20.10.2022. URL: <https://pressa.tj/iz-kitaya-v-turczuyu-cherez-tadzhikistan-otkrytie-novogo-marshruta-obsudili-v-dushanbe/> (дата обращения: 10.06.2024).

[20] Бояров Э. Туркменистан может стать для Узбекистана транзитным пунктом транспортного коридора в Европу // Daryo.uz. 14.10.2023. URL: <https://daryo.uz/ru/2023/10/14/turkmenistan-mozet-stat-dla-uzbekistana-tranzitnym-punktom-transportnogo-koridora-iz-kitaa-v-evropu> (дата обращения: 30.05.2024).

[21] Товарооборот между странами Центральной Азии достиг \$11 млрд // 24KZ. 8.08.2024. URL: <https://24.kz/ru/news/economy/item/664836-tovarooborot-mezhdu-stranami-tsentralnoj-azii-dostig-usd11-mlrd> (дата обращения: 10.08.2024).

[22] Кошмагамбетов С. Страны Центральной Азии строят новые транспортные коридоры и меняют логистику // ИА Казинформ. 13.03.2024. URL: <https://www.inform.kz/ru/strani-tsentralnoj-azii-stroyat-novie-transportnie-koridori-i-menyayut-logistiku-6bdc74> (дата обращения: 24.05.2024).

Эксперты, привлеченные к настоящему исследованию, подчеркнули высокую значимость Консультативных встреч для развития транспортно-транзитного потенциала Центральной Азии. По мнению профессора Ташкентского государственного транспортного университета Даурена Илёсалиева, переход на институциональный этап регионального сотрудничества послужит повышению эффективности совместных транспортных проектов и более тесной интеграции наших стран в глобальные цепочки поставок.

В рамках пятистороннего формата проходят регулярные встречи министров транспорта, что способствует координации усилий в развитии транспортных коммуникаций, выработки согласованных подходов и поиску решений общих проблем. Важно, чтобы данный процесс протекал не только на государственном уровне, но и с участием представителей бизнеса и общественных организаций.

РАСШИРЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ: ПАРТНЕРСТВО И КОНКУРЕНЦИЯ

В современных условиях для Центральной Азии важно не замыкать на себе торговые потоки, а расширять их географический диапазон. Такой подход ориентирован на полноценное использование транзитного потенциала региона, что является обязательным условием преодоления транспортной изоляции [23]. Ключевым фактором здесь выступает участие «пятерки» в международных инициативах, таких как «Один пояс, один путь», «Север-Юг», TRACECA и другие. Эти проекты представляют интерес с точки зрения диверсификации экспортных поставок и уменьшения зависимости от традиционных направлений (транзита через Россию, которая подвергается беспрецедентным санкциям). В свете эскалации геополитической напряженности в мире значимость сухопутных маршрутов, проходящих по территории Центральной Азии, кратно возросла. Тем самым региону представился уникальный шанс стать транспортно-транзитным узлом глобального значения.

Отметим, что актуализация центральноазиатского транзита подстегивает инвестиционный интерес крупных держав к развитию регионального рынка транспортных услуг. Основными инвесторами выступают КНР и Европейский союз. Согласно данным China Global Investment Tracker, с момента официального старта инициативы «Пояса и пути» в 2013 году по сегодняшний день в целях поддержания транспортного сектора Китай направил в Казахстан свыше \$3,8 млрд, в Кыргызстан – порядка \$1,7 млрд, в Узбекистан – \$730 млн, в Таджикистан – \$230 млн [24].

В начале 2024 года Евросоюз объявил об общем обязательстве инвестировать €10 млрд в устойчивое транспортное сообщение в Центральной Азии [25].

[23] Тураева М. Динамика развития транспортно-логистических связей в Центральноазиатском регионе // Государственная служба. 2022. №3 (137). С. 87-92.

[24] China Global Investment Tracker // American Enterprise Institute (AEI). 2024. URL: <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/> (дата обращения: 2.06.2024).

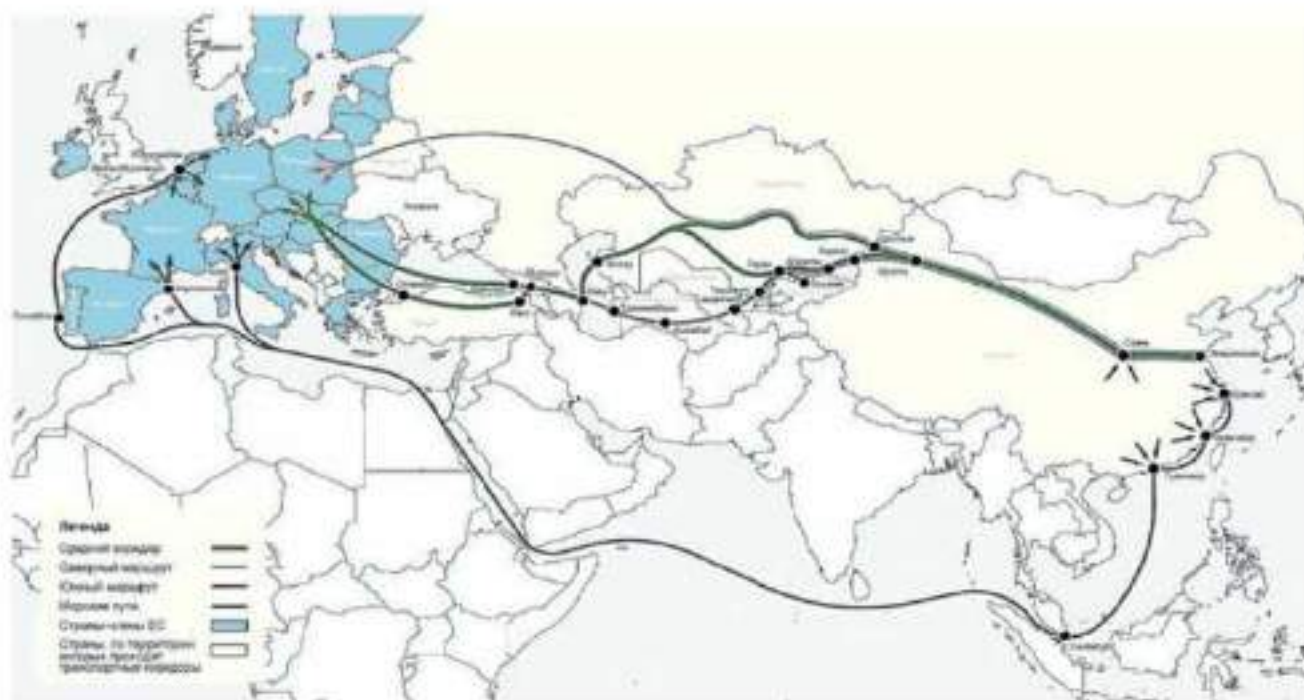
[25] Global Gateway: €10 billion commitment to invest in Trans Caspian Transport Corridor connecting Europe and Central Asia announced at Investors Forum // European Commission. 29.01.2024. URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_24_501 (дата обращения: 15.07.2024).

Этому делу в различной степени содействуют Япония и Южная Корея, а также страны Персидского залива.

На основе анализа экспертных мнений, полученных в ходе интервью и общедоступного научного материала по теме исследования, можно выделить следующие транспортные коридоры, имеющие высокое значение для укрепления внутрирегиональных и межконтинентальных транспортно-торговых связей.

1. Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), также известный как Средний коридор – соединяет Китай и Европу через Центральную Азию, Каспийское море, Азербайджан, Грузию и Турцию. Эксперты Европейского банка реконструкции и развития выделяют три основных транзитных маршрута Среднего коридора [26]:

- северный, по территории северного Казахстана;
- центральный, по территории южного Казахстана;
- южный, по территории Кыргызстана, Узбекистана и Туркменистана.



ТМТМ представляет альтернативу Северному коридору, функционирование которого затруднено из-за антироссийских санкций. Маршрут активно развивается, демонстрируя неуклонный рост перевозок. В 2023 году их объем составил 2,7 миллионов тонн, что на 65% больше прошлогоднего показателя [27].

[26] Sustainable transport connections between Europe and Central Asia // European Bank for Reconstruction and Development (EBRD). 16.06.2023. URL: <https://www.ebrd.com/news/publications/special-reports/sustainable-transport-connections-between-europe-and-central-asia.html> (дата обращения: 12.05.2024).

[27] Посол Казахстана в Китае: В 2023 году объем торговли между двумя странами увеличился на 30% // Жэньминь Жибао, 22.04.2024. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2024/0422/c31521-20159858.html> (дата обращения: 21.06.2024).

С начала текущего года контейнерный транзит из Китая по Среднему коридору увеличился в 14 раз [28]. Уже через пару лет его пропускная способность может быть доведена до 10 миллионов тонн грузов в год [29]. При должном развитии инфраструктуры и терминальных мощностей в ближайшей перспективе Транскаспийский маршрут станет на 35% быстрее и на 40% дешевле, чем Северный коридор [30]. С целью стимулирования инвестиций в проект в июне 2024 года Европейская комиссия и Казахстан запустили Координационную платформу TMTM [31].

Некоторые исследователи полагают, что Средний коридор будет обслуживать в большей степени торговые отношения между КНР и Турцией, а также стран-бенефициаров проекта [32]. Однако мы не согласны с этим утверждением, так как помимо Китая для реализации данного маршрута немалые усилия прилагает другая грузоформирующая сторона – Европейский союз, заметно актуализировавший в последние годы сухопутные маршруты поставок через Центральную Азию. К тому же сами страны региона стремятся нарастить поставки в Европу с использованием потенциала TMTM.

По нашим наблюдениям при развитии транскаспийских коммуникаций в западном направлении государства Центральной Азии выступают как партнерами, так и конкурентами. Партнерство выражается в совместной проработке стыковочных маршрутов, которые позволяли бы представителям «пятерки» подключаться к той или иной транзитной ветке Среднего коридора. Как упомянуто выше, Узбекистаном и Казахстаном согласован вопрос строительства железной дороги «Учкудук – Кызылорда», которая будет подведена к казахстанской части TMTM.

Между тем, в 2019 году Узбекистан в партнерстве с Кыргызстаном, Туркменистаном, Азербайджаном, Грузией и Турцией запустил альтернативный торговый путь в Европу через Каспийское море – так называемый коридор CASCА+ (Central Asia – South Caucasus – Anatolia+). В 2024 году страны-участники маршрута договорились о создании консорциума, т.е. специальной структуры для координации деятельности маршрута [33]. Таким образом, проект выходит на институциональный уровень, что создаёт серьезный задел повышению его конкурентного потенциала, а заодно транзитных возможностей стран Центральной Азии и Южного Кавказа.

[28] В 14 раз увеличился контейнерный транзит из Китая по TMTM // Қазақстан теміржолшысы. 13.08.2024. URL: <https://rail-news.kz/ru/cargo-transportation/18267-v-14-raz-uvelicilsia-konteinernyi-tranzit-iz-kitaia-po-tmtm.html> (дата обращения: 13.08.2024).

[29] За семь месяцев объем перевозок по Транскаспийскому маршруту вырос на 63% // Cargoclub. 28.08.2024. URL: https://cargoclub.io/ru/news/transkaspjskiy_marshrut.html (дата обращения: 29.08.2024).

[30] Transport Connectivity in Central Asia: Are New Trade Corridors between Europe and Asia Feasible? // International Transport Forum (ITF). 24.10.2022. No. 2. URL: <https://www.itf-oecd.org/transport-connectivity-central-asia> (дата обращения: 11.06.2024).

[31] ЕС и Казахстан запустили Координационную платформу Транскаспийского транспортного маршрута // Inbusiness.kz. 12.06.2024. URL: <https://inbusiness.kz/ru/news/ec-i-kazahstan-zapustili-koordinacionnuyu-platformu-transkaspjskogo-transportnogo-marshruta> (дата обращения: 23.07.2024).

[32] Тураева М. Указ. соч. С. 91.

[33] CASCА+: Состоялась встреча представителей железнодорожных администраций // Министерство транспорта РУ. 30.05.2024. URL: <https://mintrans.uz/ru/news/casca-temir-yo-l-ma-muriyatlari-vakillarining-uchrashuvi-bo-lib-o-tdi/> (дата обращения: 7.06.2024).

В 2014 году Казахстан, Азербайджан и Грузия осуществили институционализацию Среднего коридора. Сначала был учрежден Координационный комитет, который вскоре трансформировался в Международную ассоциацию ТМТМ [34]. Оба эпизода указывают на обособленный характер действий «пятерки» по развитию внерегиональных транспортных коммуникаций, а это чревато появлением нездоровой конкуренции, которая будет вносить раздор между странами региона. Во избежание таких сценариев государства Центральной Азии следует выработать согласованный подход к осуществлению транзитных перевозок через Каспий по оси «Китай – Европа – Китай» на основе соблюдения принципов равноправия и взаимной выгоды. Важно не допустить преобладания интересов одной из сторон над интересами другой. С этой точки зрения считаем необходимым гармонизировать работу вышеупомянутых координационных структур – консорциума по развитию коридора CASCА+ и Ассоциации «Транскаспийский международный транспортный маршрут».

2. Железная дорога «Китай – Кыргызстан – Узбекистан» (СКУ) – рассматривается как один из самых амбициозных транспортных проектов в регионе. Идея маршрута возникла еще в 1997 году, но его практическая реализация стартовала лишь в 2025 году. 6 июня 2024 года стороны подписали межправительственное соглашение о строительстве ж/д магистрали по маршруту «Кашгар – Торугарт – Макмал – Джалал-Абад – Андижан» [35]. Ее общая протяженность 532,5 км. Железная дорога СКУ сократит время и стоимость перевозок товаров между Китаем и Центральной Азией, обеспечив Кыргызстану и Узбекистану доступ к китайским портам и рынкам, а также улучшит инфраструктуру транспортных сетей в регионе.



[34] Международная ассоциация «Транскаспийский международный транспортный маршрут». 2024. URL: <https://middlecorridor.org/multit-association/history> (дата обращения: 10.08.2024).

[35] Президент Узбекистана направил обращение участникам церемонии подписания Соглашения о строительстве железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан // Сайт Президента РУ. 6.06.2024. URL: <https://president.uz/ru/press/view/7293> (дата обращения: 9.06.2024).



Сейчас транспортировка грузов из китайского Кашгара к границам Узбекистана автомобильным транспортом занимает 2 дня вместо 10 транзитом через Казахстан [36]. Запуск железнодорожной линии позволит добиться еще большего результата. По подсчетам, торговый путь из Восточной Азии в страны Ближнего Востока и Южной Европы сократится на 900 км, а сроки доставки товаров на 7 дней [37].

В будущем ж/д «Китай – Кыргызстан – Узбекистан» может функционировать в качестве автономного транспортного коридора, обслуживающего экспортно-импортные грузы стран-бенефициаров проекта, либо стать важной составляющей межконтинентальных торговых маршрутов. К таковым относятся:

- международный мультимодальный маршрут «Страны Азиатско-Тихоокеанского региона – Китай – Кыргызстан – Узбекистан – Туркменистан – Азербайджан – Грузия – Европа».
- мультимодальные маршруты по линии «Китай – Персидский залив» и «Китай – Европа» транзитом через Иран.

3. Международный транспортный коридор «Север-Юг» инициирован в 2000 году Россией, Индией и Ираном [38]. Этот проект связывает Центральную Азию с Персидским заливом и Южной Азией через Иран и акваторию Каспийского моря. В нем участвуют Казахстан и Туркменистан, которые на фоне активизации маршрута стремительно расширяют свои транзитные возможности. Однако, как считают опрошенные нами эксперты, МТК «Север-Юг» в той или иной мере выгоден всем странам Центральной Азии, так как способствует их транспортной связности и развитию взаимной торговли.

4. Железная дорога «Термез – Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар» или Трансафганский (Кабульский) железнодорожный коридор – не менее амбициозный проект, продвигаемый Узбекистаном как самый короткий маршрут, выводящий страны Центральной Азии к Индийскому океану.

В 2021 году Узбекистан, Афганистан и Пакистан договорились о прокладке железнодорожного полотна через афганскую территорию до границы Пакистана [39].

Согласно расчетам, транспортировка товаров из Пакистана в Узбекистан с

[36] Проект «Стратегии развития транспортной системы Республики Узбекистан до 2035 года // Портал обсуждения проектов нормативно-правовых актов. 12.06.2019. URL: <https://regulation.gov.uz/ru/d/3867> (дата обращения: 26.03.2024).

[37] Railway sector assessment for Uzbekistan // Central Asia Regional Economic Cooperation (CAREC) Program. 2021. URL: https://www.carecprogram.org/uploads/2020-CAREC-Railway-Assessment_UZB_4th_2021-5-20_EN.pdf (дата обращения: 30.05.2024).

[38] Дас Кунду Н. Международный транспортный коридор «Север-Юг»: улучшение региональной сопряженности Индии // Международный дискуссионный клуб «Валдай». 24.01.2024. URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/koridor-sever-yug-india/> (дата обращения: 17.06.2024).

[39] Узбекистан, Афганистан и Пакистан договорились о строительстве железной дороги Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар // Министерство транспорта РУ. 2.02.2021. URL: <https://mintrans.uz/ru/news/uzbekistan-afghanistan-i-pakistan-dogovorilis-o-stroitelstve-zheleznoj-dorogi-mazari-sharif-kabul-peshavar> (дата обращения: 11.02.2024).

использованием 647-километровой Трансафганской магистрали займет всего 3-5 дней, вместо нынешних 35. А стоимость перевозки одного контейнера снизится почти в 3 раза [40]. К 2030 году потенциальный грузопоток через новую железную дорогу составит порядка 22 миллионов тонн в год. Его основная масса будет формироваться за счет транзита. Это означает, что при запуске транспортной артерии Центральная Азия сможет генерировать грузопотоки крупнейших экспортеров, например, Китая и России к пакистанским морским портам, укрепляя при этом внутренние транспортные связи.



[40] Трансафганская магистраль сократит стоимость перевозок почти в три раза // Kun.uz. 4.09.2021. URL: <https://kun.uz/ru/news/2021/09/04/transafganskaya-magistral-сократит-stoimost-перевозок-pochti-v-tri-razy/> (дата обращения: 5.07.2024).

ЧТО МЕШАЕТ РАЗВИВАТЬСЯ?

В интервью с экспертами в сфере транспорта и логистики мы попросили назвать факторы, которые препятствуют транспортному сближению государств Центральной Азии и их совместной интеграции в международные транспортные коридоры. Ответы можно сгруппировать следующим образом:

1. Низкая координация – часто приводит к замедлению или застопориванию стратегически важных инициатив. Несмотря на наличие общих интересов по вопросам транспорта наши страны больше стремятся продвигать собственные проекты, что затрудняет эффективное сотрудничество.

В 2023 году Европейским банком реконструкции и развития были обнародованы результаты исследования по устойчивости транспортных связей между Европой и Азией. Группа международных аналитиков заключила, что у Центральной Азии есть шанс обеспечить экономическое развитие за счет укрепления внутренней транспортной связности, которая должна привести к созданию Региональной транспортной системы наподобие Трансевропейской транспортной сети [41]. Для этого рекомендовано сформировать единый координирующий орган со статусом юридического лица.

2. Разные уровни инфраструктурной обеспеченности. В то время как Казахстан и Узбекистан активно модернизируют свои транспортные сети, другие страны региона, например, Таджикистан и Кыргызстан сталкиваются с нехваткой средств и технологий для проведения аналогичных работ. Это приводит к неравномерности в развитии транспортных коридоров и снижению эффективности их использования.

3. Недостаток инвестиций. Привлечение финансирования для крупных инфраструктурных проектов остается сложной задачей ввиду наличия рисков, связанных с политической нестабильностью, коррупцией и низкой прозрачностью в регионе. Это отпугивает иностранных инвесторов и затрудняет реализацию важных инициатив, необходимых для интеграции стран Центральной Азии в международные транспортные коридоры.

4. Тарифные и нетарифные барьеры. Высокие транзитные сборы, сложные процедуры, разные стандарты и недостаток гармонизации в таможенных правилах между странами создают дополнительные задержки и увеличивают стоимость логистических операций.

Все респонденты сошлись во мнении, что устранение вышеуказанных факторов требует комплексного подхода и скоординированных действий со стороны всей «пятерки». Только путем углубления сотрудничества и своевременного проведения реформ можно добиться прорывных успехов в

[40] Трансафганская магистраль сократит стоимость перевозок почти в три раза // Kun.uz. 4.09.2021. URL: <https://kun.uz/ru/news/2021/09/04/transafganskaya-magistral-sokratit-stoimost-perevozok-pochti-v-tri-raza/> (дата обращения: 5.07.2024).

[41] EBRD. Там же.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ. Резюмируя вышеизложенное, отметим, что механизм регулярных Консультативных встреч глав государств Центральной Азии, запущенный в 2018 году заложил прочную основу интенсификации регионального сотрудничества в сфере транспорта и транзита. Приоритизирована задача укрепления транспортных связей между странами и совместной интеграции в международные транспортные коридоры. Это поможет преодолеть транспортную замкнутость, которая серьезно сдерживает экономический рост региона. Положительный эффект возможен лишь в том случае, если оба процесса будут идти в унисон и приносить взаимную выгоду всей «пятерке». Как показал наш анализ, основная проблема здесь заключается в отсутствии должной координации на региональном уровне.

Низкая координация приводит к дублированию проектов и разрозненности усилий для их эффективной реализации. В результате создается парадоксальная ситуация, когда при наличии общих интересов в сфере транспортных коммуникаций, государства Центральной Азии действуют обособленно, фокусируясь на собственные приоритеты, что становится причиной нездоровой конкуренции. На сегодняшний день такую тенденцию демонстрируют Казахстан и Узбекистан, каждый из которых имеет альтернативный выход на рынки Турции и Европы через Каспийское море.

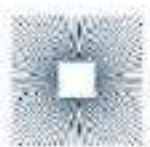
Транспортный коридор CASCА+, инициированный Ташкентом и два из трех существующих транзитных маршрута Среднего коридора (северный и центральный), поддерживаемые Астаной, в равной степени ориентированы на обслуживание перевозок между КНР и ЕС. Здесь наши страны больше соперничают, нежели сотрудничают друг с другом.

В целях предупреждения подобных инцидентов рекомендуется создать единый координирующий орган со статусом юридического лица. Важно также выработать общие подходы в развитии международных транспортных коридоров и ускорить процесс принятия Стратегии по развитию транспортных коридоров Центральной Азии, о которой было заявлено еще в 2018 году. По-прежнему актуальным остается вопрос создания под эгидой ООН Регионального центра транспортно-коммуникационной взаимосвязанности.

С учетом растущей динамики региональной интеграции, а также наиболее благоприятных условий для повышения транзитного потенциала Центральной Азии, «пятерке» следует сосредоточиться на устранении узких мест в транспортном сближении. Назрела острая необходимость в проведении согласованной тарифной политики, гармонизации транспортного законодательства, внедрении единого перевозочного документа и практики электронного документооборота, снижении пошлинных сборов, увеличении пропускной способности пунктов на границе, упрощении таможенных процедур. В рамках пятистороннего формата взаимодействия ведется активная работа в этом направлении. Однако консолидация усилий на уровне всех пяти государств пока не достигнута, над чем следует тщательно работать.



Наргиза Умарова – старший научный сотрудник Института перспективных международных исследований (ИПМИ) Университета мировой экономики и дипломатии. Ее исследовательская деятельность сосредоточена на изучении проблем развития Центральной Азии, тенденции региональной интеграции и влияния крупных держав на данный процесс. Также она исследует современную политику Узбекистана по созданию и развитию международных транспортных коридоров.



The University of World Economy and Diplomacy

**Institute for Advanced
International Studies**

О НАС

Институт перспективных международных исследований (ИПМИ) является независимым международным междисциплинарным аналитико-исследовательским учреждением при Университете мировой экономики и дипломатии в Узбекистане.

Мы стремимся создать среду для развития исследований по различным вопросам международных исследований. Нашими ценностями являются независимое мышление, инновационное и критическое мышление, междисциплинарность, вклад в науку, профессионализм, честность и прозрачность.

ИПМИ ценит работу в команде для достижения цели значимых и последовательных исследований. Наши эксперты и исследователи приносят свои научные достижения, политический опыт, суждения и надежные сети в свои междисциплинарные исследования, анализ и рекомендации.

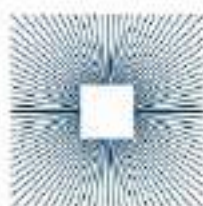
ИПМИ организует публикации в СМИ, лекции, конференции и выступления, направленные на повышение уровня знаний и осведомленности по текущим вопросам политики среди политиков, ученых и общественности.

Институт перспективных международных отношений
при Университете мировой экономики и дипломатии
Проспект Мустакиллик, 54
Ташкент 100007, Узбекистан

 +998 71 267 58 44

 info@iais.uz

 www.iais.uz



The University of World Economy and Diplomacy

**Institute for Advanced
International Studies**