

УДК 339.9  
DOI 10.58649/1694-8033-2024-4(120)-315-320

**БАЗАРКУЛОВА Г.С.**  
Ж. Баласагын атындагы КУУ  
**БАЗАРКУЛОВА Г.С.**  
КНУ им. Ж. Баласагына  
**BAZARKULOVA G.S.**  
KNU named after J. Balasagyn

АЗЫРКЫ БОРБОР АЗИЯДАГЫ ТРАНСПОРТТУК ДОЛБООРЛОР:  
АТААНДАШТЫКПЫ ЖЕ КЫЗМАТТАШУУБУ?

**ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОЕКТЫ В СОВРЕМЕННОЙ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ:  
КОНКУРЕНЦИЯ ИЛИ СОТРУДНИЧЕСТВО?**

TRANSPORT PROJECTS IN MODERN CENTRAL ASIA: COMPETITION  
OR COOPERATION?

**Кыскача мүнөздөмө:** Макала азыркы этапта Борбордук Азияда транспорттук долбоорлорду ишке ашырууну талдоого арналган. Бул учурда эң маанилүү факторлор болуп Кытай, Орусия, ошондой эле ЕБ жана Түркия менен бирге АКШ саналат. Бул үч тараптын ар бири аймактык деңгээлде транспорттук коридорлорду түзүү жана өнүктүрүү боюнча өз көз карашын илгерилетет. Украинадагы конфликт буга олуттуу басым жасады, Ал дүйнөдө, анын ичинде Борбордук Азияда жаңы геосаясий реалдуулукту түзүүгө өбөлгө түзөт. Чынында, Кытай жана Россия азыркы учурда биздин аймактын аймагында транспорттук коридорлорду тармагын түзүү боюнча аракеттерин бириктирип жатышат. АКШ жана анын союздаштары өз кезегинде Транскаспий коридорун (ТРАСЕКА) андан ары активдүү өнүктүрүүгө лобби кылып жатышат.

**Аннотация:** Статья посвящена анализу реализации транспортных проектов в Центральной Азии на современном этапе. Важнейшими акторами при этом выступают Китай, Россия, а также США вместе с ЕС и Турцией. Каждая из этих трех сторон продвигает на региональном уровне свое видение создания и развития транспортных коридоров. Значительные акценты в этом расставил конфликт на Украине, который способствует созданию новой геополитической реальности в мире, в том числе в Центральной Азии. Фактически КНР и Россия объединяют усилия по созданию сети транспортных коридоров на территории Центральной Азии. США и их союзники в свою очередь лоббируют дальнейшее активное развитие Транскаспийского коридора (ТРАСЕКА).

**Abstract:** The article is devoted to the analysis of the implementation of transport projects in Central Asia at the present stage. The most important factors in this are China, Russia, as well as the United States, along with the EU and Turkey. Each of these three parties promotes its vision of creating and developing transport corridors at the regional level. The conflict in Ukraine has placed significant emphasis on this, which contributes to the creation of a new geopolitical reality in the world, including in Central Asia. In fact, China and Russia are currently joining forces to create a network of transport corridors in our region. The United States and its allies, in turn, are lobbying for the further active development of the Trans-Caspian Corridor (TRASECA).

**Негизги сөздөр:** Борбордук Азия; КЭР; Россия; АКШ; транспорттук долбоорлор; транспорттук коридорлор.

**Ключевые слова:** Центральная Азия; КНР; Россия; США; транспортные проекты; транспортные коридоры.

**Keywords:** Central Asia; China; Russia; USA; transport projects; transport corridors.

В Центральной Азии существуют на различных стадиях реализации сразу несколько крупных транспортных проектов, которые были инициированы различными государствами, выступающие по отношению к нашему региону в качестве внешних геополитических игроков. Для них Центральная Азия, прежде всего, представляет интерес в качестве транзитного коридора, через который можно выйти в другие регионы Евразийского континента, причем не всегда с нею смежные, а также перенаправить логистические цепочки в более выгодном для себя экономическом и геополитическом направлении. Не будет в этом плане преувеличением, что транспортные коридоры в Центральной Азии также выступают своего рода рычагами политического влияния, поскольку лоббирующие их существование или воплощение государства рассматривают их также в качестве фактора укрепления своего геополитического влияния в регионе. Ведь нередко реализация этих транспортных коридоров сопровождается присоединением центральноазиатских стран к определенным международным соглашениям или же региональным и субрегиональным организациям экономического или политико-экономического содержания.

Наиболее активными акторами в транспортно-логистической системе современной Центральной Азии выступают КНР, Россия, США, ЕС и Турция, хотя определённый тон в этом плане также задают Иран и Индия. Но тут стоит оговориться, что последние две страны не стремятся к созданию собственных транспортных коридоров в нашем регионе, а фактически присоединяются к уже реализуемым другими геополитическими игроками, так как это отвечает их торгово-экономическим интересам и не более того. Каждая же из стран, активно продвигающих в Центральноазиатском регионе свое видение прохождения данных транспортных коридоров, руководствуется при этом сугубо личными экономическими или реже – политическими посылами. Ярким примером в этом отношении являются транспортно-логистические проекты США в регионе, которые направлены на то, чтобы создать новые экономические цепочки в обход территории России, Ирана и КНР, но для самого Вашингтона они не несут какой-либо выгоды в области торговли или логистики [1, с. 88]. В то же время они имеют значение в этом плане для его политических союзников – ЕС и Турции, которые активно поддерживают эти американские инициативы, но ими также двигают собственные экономические интересы, причем для Турции даже в большей степени. С учетом этого логичнее рассматривать транспортные проекты США в «тройственной» связке с усилиями в этом же направлении стран ЕС и Турции. Поэтому для наиболее полного понимания предпосылок и причин реализации данных проектов на территории современного Центральноазиатского региона различными государствами необходимо более детально рассмотреть их видение уже реализуемых и планируемых проектов в транспортной инфраструктуре региона.

Необходимо также принять во внимание то, что данная инфраструктура в Центральной Азии была довольно развитой еще на исходе советского периода, но был один существенный нюанс – она при этом была по понятным причинам очень плотно интегрирована с современной российской дорожно-транспортной системой. И данный фактор вплоть до настоящего времени продолжает оказывать огромное воздействие на логистические цепочки товарных потоков в регионе. Однако с обретением независимости перед суверенными государствами Центральной Азии встала вполне понятная насущная задача развития торгово-экономических отношений не только по старым паттернам – между собой и Россией, а также отчасти с другими странами СНГ, но также и с другими государствами, притом не всегда напрямую граничащими с ними. Поэтому перед ними вполне закономерно встала необходимость дальнейшего расширения и интеграции дорожно-транспортной сети с другими регионами Евразии. Впрочем, невозможность стран Центральной Азии по ряду объективных причин не только продолжить процесс соединения между собой, но и с соседними государствами послужила причиной того, что

активная роль в последующем ее развитии во многом перешла к внешним политическим партнерам стран региона.

Наиболее инициативную и последовательную линию в этом плане по отношению к Центральной Азии проводит КНР. С осени 2013 г. Китай официально начинает реализацию экономической инициативы «Один пояс, один путь» (ОПОП) [2, с. 68-73], в ней региону Центральной Азии отводится роль своеобразных ворот на запад, через которые он планирует выйти в другие регионы Евразийского континента [3, с. 211-214; 4, с. 74-79]. Эта инициатива стимулирует приток значительного объема китайских инвестиций в развитие дорожно-транспортной сети Центральноазиатского региона. Впрочем, еще до начала реализации ОПОП КНР способствовала реконструкции важнейших автодорог в Кыргызстане, Таджикистане и отчасти Казахстане, то есть в приграничных государствах Центральной Азии, что также позволило частично интегрировать дорожные сети данных государств и Китая [5, с. 143-145].

Но с началом реализации Китаем ОПОП эти процессы начинают резко интенсифицироваться. Поэтому с этого времени он инициирует создание крупных транспортных коридоров через территорию Центральной Азии, как автодорожных, так и железнодорожных. К числу наиболее важных для КНР относится транспортный коридор Западный Китай – Западная Европа, связывающий через Урумчи и Хоргос центральные и западные регионы Китая с Казахстаном, через дорожную сеть которого выходит на транспортную инфраструктуру России и Беларуси, откуда открывается путь в страны Западной Европы. Также Китай проявлял интерес к Транскаспийскому коридору, который должен был стать важной частью проекта ТРАСЕКА. Данный коридор должен был пройти из Китая через территорию Казахстана к портам на Каспийском море, через которые можно было выйти в страны Южного Кавказа и далее в Турцию и Европу [6, с. 1618-1621]. Не меньшее значение для Китая также имеют транспортные коридоры через территорию Кыргызстана, который проходит через КПП «Торугарт» и «Иркештам», которые связывают южную часть Синьцзяна не только с нашей страной, но и позволяют через нее выйти в Казахстан и далее – в Россию и страны Западной Европы. Через второй коридор Китай имеет возможность через Южный Кыргызстан попасть в Узбекистан и далее – в Туркменистан и Иран [7]. Еще один транспортный коридор связывает Синьцзян и Таджикистан через КПП «Кульма – Карасу», через который можно попасть в Душанбе и далее – в Узбекистан, Туркменистан и Иран [8, с. 301-303].

Кроме автодорожных коридоров Китай также стремится создать и трансграничные железнодорожные магистрали, что в современных условиях для него приобретает особое значение. Это хорошо иллюстрируется усилиями Китая, прилагаемыми им для начала строительства железной дороги «Китай – Кыргызстан – Узбекистан» (ККУЖД), которая поможет соединить не только западные районы КНР с этими странами, но также выйти через них в Иран и к глубоководным портам на берегу Индийского океана. Это даст возможность комбинировать поставки китайских грузов наземным и морским транспортом, существенно удешевив и ускорив логистику их передвижения по транспортным коридорам в рамках ОПОП. Дело в том, что уже существует две железнодорожных магистрали, которые связывают Китай и Центральную Азию, но обе проходят по территории Казахстана и далее выходят на железнодорожную сеть России с последующим доступом в страны Европы [6, с. 1621-1622]. Но в современных геополитических условиях, сопровождающихся конфликтом на Украине и углублением конфронтации между США и Китаем, последнему выгоднее создать альтернативный железнодорожный коридор, в связи с чем ККУЖД приобретает для него большое стратегическое значение, так как в конечном итоге обеспечивает выход по морю не только в страны Европы, но и на Ближний Восток и в Восточную Африку [7, с. 81-85]. По этой причине в течение осени 2023 – весны 2024 гг. между странами-участниками этого проекта были достигнуты ключевые договоренности, и на осень 2024 г. было намечено официальное начало строительства звена железной дороги, которая через территорию

Кыргызстана соединит железнодорожные инфраструктуры Синьцзяна и стран Центральной Азии [9].

Другим активным участником транспортных проектов на территории региона остается Россия. Длительное время она стремилась сохранить и расширить сложившиеся в Центральной Азии еще с советского периода логистические цепочки. Во многом этому способствовало создание в 2015 г. Евразийского экономического союза (ЕАЭС), куда вошли три центральноазиатских государства – Кыргызстан, Казахстан и Таджикистан [10]. Это укрепило их торгово-экономические отношения с Россией и оказало воздействие на усиление взаимных товаропотоков в рамках созданной экономической организации. Поэтому до определенного момента их транспортировка по транспортным системам стран-участниц ЕАЭС отвечала их интересам, так как давала широкие возможности не только ввоза целого ряда необходимых товарных позиций в страны Центральной Азии, но также позволяла им по железнодорожным магистралям России и Беларуси выходить на рынки стран Европы. По этой причине данный транспортный коридор, охватывавший большую часть Евразийского континента, активно использовался членами ЕАЭС.

Однако начало военного конфликта на Украине и введение санкционного режима против российской экономики резко ограничило возможности использования данного транспортного коридора для стран Центральной Азии, особенно для Казахстана, который стал искать альтернативные маршруты для поставок своей товарной продукции на внешние рынки. На фоне также целого ряда политических разногласий между Россией и Казахстаном, что также сказывалось на возможностях транспортировки различных грузов из Кыргызстана в Россию и в обратном направлении через казахстанскую территорию по традиционным логистическим цепочкам в рамках ЕАЭС. Поэтому по инициативе российского руководства прилагаются активные усилия по созданию транспортного коридора в обход Казахстана, который частично уже начал использоваться. Он предполагает путь из Кыргызстана через территорию Узбекистана к туркменским портам на Каспийском море, откуда грузы могут доставляться в Астрахань и Махачкалу, портовая инфраструктура которых реконструируется и развивается [11].

Данный маршрут в целом вписывается в систему транспортных коридоров «Север – Юг», к этому времени уже несколько лет активно продвигаемых Россией. Но до этого они предполагали усиление торгово-экономических связей между государствами в акватории Каспийского моря, прежде всего России, Ирана, Туркменистана и Казахстана. Однако в новой политической реальности, в том числе в Центральной Азии, Казахстан оказался частично выключенным из данной российской инициативы [12]. Но именно уже достигнутые наработки в этом направлении позволили не только Кыргызстану и Узбекистану подключиться к сети транспортных коридоров «Север – Юг» на Каспии, но также Таджикистану, который также стремится подключиться к создаваемому транспортному коридору в обход территории Казахстана. Поскольку это дает возможность для основной части стран Центральной Азии выйти не только на рынки России и Беларуси, но и Ирана.

Совершенно иное видение транспортных коридоров в Центральной Азии имеют США, а также ЕС и Турция. Главным транспортным проектом западных стран в нашем регионе является ТРАСЕКА, то есть транскаспийский коридор. По нему из Казахстана и Туркменистана можно выйти в страны Южного Кавказа, прежде всего в Азербайджан и Грузию, а уже оттуда – в Турцию, откуда имеется прямой доступ в страны Европы [6, с. 1618]. Несмотря на то, что данный проект был инициирован еще в 1990-е гг., фактическое развитие он получает только в последние 10-15 лет. Фактически он был запущен преимущественно по геополитическим мотивам, так как задумывался как важный транспортный коридор в обход территории России, через которую традиционно проходили логистические цепочки поставок товаров в обоих направлениях. Впрочем, для Турции и основной части стран ЕС транскаспийский коридор имеет большое экономическое значение, которое отчасти возросло в условиях военного конфликта на

Украине. Поэтому Казахстан продолжает активное участие в выстраивании данного коридора, так как заинтересован в экономических контактах по его протяженности, вследствие чего продолжает развитие портовой инфраструктуры своей части Каспия.

Другими достаточно важными проектами США, затрагивающими транспортную систему нашего региона, является концепция «Большой Центральной Азии» и CASA-1000. Первый из них предполагает объединение центральноазиатских стран и Афганистана в единый большой регион в рамках Евразии и заметную переориентацию торгово-экономических и иных связей в южном направлении, в том числе с выходом на Южную Азию (Пакистан, Индию и др.). Проект CASA-1000 хотя и предполагает только энергетический формат, то есть поставки электроэнергии из стран Центральной Азии в Афганистан и Пакистан, но подразумевает также смещение экономических интересов в данном направлении [13, с. 70-73]. Отчасти на основе данного проекта в 2014 г. США анонсировали создание «Нового Великого Шелкового пути», который должен был пройти через Центральную Азию в обход территории Китая и России [1, с. 88]. Фактически под данными проектами заложена идея создания транспортных коридоров из Центральной Азии в южном направлении, как альтернатива традиционным логистическим цепочкам, ведущим из региона в Россию. Впрочем, с приходом к власти нового правительства талибов в Афганистане в 2021 г. эти два проекта во многом утратили интерес для государств нашего региона ввиду объективных логистических трудностей в их практической реализации.

Итак, в Центральной Азии существует целый ряд транспортных проектов, которые воплощаются в жизнь параллельно. Но, несмотря на то, что в целом все они в определенной степени несут экономическую выгоду странам региона, необходимо учитывать, что лоббирующие их геополитические игроки могут находиться в конфронтационных отношениях, что неизменно накладывает отпечаток и на саму реализацию отмеченных выше проектов в региональной транспортной сфере. Так, к примеру, до конфликта на Украине, существенно повлиявшему не только на глобальную, но и региональную систему международных отношений в Центральной Азии, китайский и российский проекты развития транспортных коридоров в нашем регионе носили скрытый конфронтационный потенциал. Фактически, несмотря на то, что стороны стремились их соединить в рамках ОПОП и ЕАЭС, они не могли найти оптимальное решение по данной проблеме [14, с. 52-53]. Но на фоне сближения в последние два года КНР и Россия, наконец, смогли достигнуть определенного консенсуса в этом плане. По этой причине Китай в заметной степени утратил интерес к Транскаспийскому коридору (ТРАСЕКА). Но в то же время он с позитивных позиций расценивает усилия России по выстраиванию альтернативного коридора из Кыргызстана к своим портам на Каспии, что отчасти вписывается в обновленное видение ОПОП в ближайшей перспективе.

В свою очередь это стимулирует дальнейшее развитие сети предложенных Россией транспортных коридоров в рамках проекта «Север – Юг» через Каспий с участием Ирана и стран Центральной Азии, бросая при этом вызов западному проекту коридора ТРАСЕКА. К последнему наибольший интерес в регионе проявляет преимущественно Казахстан, который, несмотря на членство в ЕАЭС, стремится поддерживать стабильные экономические отношения с США и ЕС [15]. Но в то же время он сохраняет довольно близкие отношения с КНР, стремясь при этом частично перенаправить проходящие на его территории транспортные коридоры из Китая по Транскаспийскому направлению, что не совсем отвечает китайским интересам в современных геополитических реалиях. Политическое руководство КНР стремится к созданию мощного транспортного коридора из своих западных районов через Кыргызстан, Узбекистан, Туркменистан – в Иран, откуда получает доступ к морским и сухопутным путям на Ближний Восток и в Восточную Африку, где имеются важные для китайской экономики ресурсы. Также при этом сохраняется потенциал для поставок китайских товаров в страны Европы.

Реализуемые в Центральной Азии транспортные проекты носят лишь ограниченный конфронтационный характер, накладываемый современной глобальной геополитической повесткой. В то же время практически все из них несут определенные экономические выгоды странам региона, несмотря на то, что их интересы при этом могут не совпадать. По этой причине удобное географическое расположение региона оказывает положительное воздействие на участие сразу в нескольких транспортных проектах, что в перспективе может стимулировать их экономический потенциал.

### Список использованной литературы

1. Тофан А.В. Стратегические интересы США, России и Китая в Центральной Азии на современном этапе // Интерактивная наука, 2016, № 10, с. 86-90.
2. Лю Ижу, Авдокушин Е.Ф. Проект «Один пояс, один путь» 2.0 – стратегия стимулирования глобальной экспансии Китая // Мир новой экономики, 2019, т. 13, № 1, с. 67-76.
3. Абулайти А., Мокеев А.М. Инициатива «Один пояс – один путь» как идейная основа дипломатических отношений Кыргызской Республики и Китайской Народной Республики на современном этапе // Наука, новые технологии и инновации Кыргызстана, 2022, № 4, с. 210-216.
4. Абубакирова Д.Б. Инициатива «Один пояс – один путь» как новый импульс развития региона Центральной Азии // Постсоветские исследования, 2022, № 1(5), с. 73-89.
5. Акматалиева А.М. Инициатива «Один пояс – один путь» в Центральной Азии // Сравнительная политика, 2018, т. 9, №4, с. 139-146.
6. Рахметулина Ж.Б., Карипова А.Т. Перспективы сотрудничества между Казахстаном и Китаем в процессе развития транспортного коридора Евразии // Экономические отношения, 2019, т. 9, № 3, с. 1615-1628.
7. Рахимов Б.А. Реализация международных транспортных проектов в Кыргызстане: перспектива строительства железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан // Вестник Московского университета. Серия 12. Политические науки, 2020, № 2, с. 80-90.
8. Алимов Р.К. О роли Китая в выходе Таджикистана из транспортного тупика // Китай в мировой и региональной политике. История и современность, 2015, т. 20, № 20, с. 292-305.
9. Строительство железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан: значение и проблемы реализации. –Ташкен: Институт стратегического анализа и прогноза, 12 июня 2024 г. – Режим доступа: <https://isap.center/analytics/144>
10. Панина Е.А. Евразийский экономический союз на мировой карте интеграционных объединений // Международная торговля и торговая политика, 2016, № 2(6), с. 115-28.
11. Киргизия надеется на скорый запуск нового маршрута доставки грузов в РФ // Информационное агентство ТАСС, 10 июня 2024 г. – Режим доступа: <https://tass.ru/ekonomika/21328095>
12. Кожокин Е.М. Транспортный коридор Север – Юг в условиях новой реальности // Геоэкономика энергетики, 2022, № 4 (20), с. 36-55.
13. Мехдиев Э.Т., Содиков Ш.Д. О межрегиональных энергетических проектах с участием стран Центральной Азии (ТАПИ, ТУТАП, Иран – Пакистан, CASA-1000) // Международные отношения, 2017, № 3, с. 68-79.
14. Цзюй Ин. Международные транспортные коридоры ЕАЭС – КНР: формирование, развитие и вызовы // Наука и инновации, 2020, №11, с. 47-53.

15. Логинова К. Под взглядом орлана: США хотят контролировать логистику в Центральной Азии // Известия, 4 апреля 2024 г. – Режим доступа: <https://iz.ru/1676598/kseniia-loginova/pod-vzgliadom-orlana-ssha-khotiat-kontrolirovat-logistiku-v-tcentralnoi-azii?ysclid=lyilbmvzaa288381642>