



O'ZBEKISTON
RESPUBLIKASI
TRANSPORT
VAZIRLIGI

Ma'no

TADQIQOTLAR TASHABBUSI MARKAZI
ЦЕНТР ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИХ ИНИЦИАТИВ
POLICY RESEARCH CENTER



ЦЕНТР
ИЗУЧЕНИЯ ПРОБЛЕМ ТРАНСПОРТА

PeaceNexus
Foundation

АНАЛИТИЧЕСКИЙ ДОКЛАД



Перспективы Среднего коридора:
взгляд из Центральной Азии и
Азербайджана

АНАЛИТИЧЕСКИЙ ДОКЛАД

**Перспективы Среднего коридора:
взгляд из Центральной Азии и Азербайджана**

ТАШКЕНТ – 2025

Состав рабочей группы проекта:

Координатор проекта: Бекзод Холматов

Руководитель исследовательской группы проекта: Бахтиёр Эргашев

Казахстан

Куандык Карипов

Казбек Майгельдинов

Кыргызстан

Кубат Каниметов

Данияр Акбар уулу

Таджикистан

Комрон Хидоятзода

Файз Назиров

Узбекистан

Ситора Примова

Махмуджон Тохиров

Дилдора Ибрагимова

Азербайджан

Роза Байрамли

Акбар Ахмадов

Менеджер по административным вопросам – Зохра Бегджанова

Финансовый менеджер – Зебинисо Эргашева

Международные консультанты:

Анна Матвеева (Великобритания);

Умидулла Ибрагимов (Узбекистан)

Фонд PeaceNexus:

Чинара Эсенгул –руководитель программы по Центральной Азии Фонда PeaceNexus

Назгуль Аксариева – старший программный специалист/заместитель директора филиала фонда PeaceNexus в Центральной Азии

Редакционная группа:

Бахтиёр Эргашев, Ситора Примова, Зохра Бегджанова

СОДЕРЖАНИЕ

О проекте.....	4
Выражение благодарности.....	5
ВВЕДЕНИЕ	6
ГЛАВА I. ЭКОНОМИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ СРЕДНЕГО КОРИДОРА И ЕГО КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ	10
Раздел 1.1. Потенциал торгово-экономических связей стран Центральной Азии с внешними рынками	11
Раздел 1.2. Сравнительный анализ провозной способности трансевразийских транспортных коридоров	17
Раздел 1.3. Оценка транзитного потенциала Центральной Азии	24
Раздел 1.3.1. Эконометрический анализ факторов, влияющих на доходы от экспорта транспортных услуг	25
ГЛАВА II. ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ СРЕДНЕГО КОРИДОРА	28
Раздел 2.1. Национальные интересы стран региона	28
Раздел 2.2. Геополитика и геоэкономика в региональном масштабе	36
Раздел 2.3 Оценка геополитических рисков и вызовов странами региона.....	38
ГЛАВА III. КЛЮЧЕВЫЕ ПРОБЛЕМЫ, ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ	46
Раздел 3.1. Ключевые барьеры Среднего коридора	46
Раздел 3.2. Рекомендации по повышению эффективности Среднего коридора	50
Раздел 3.3. Основные выводы и рекомендации для стран Центральной Азии по диверсификации международных транзитных транспортных коридоров	54
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	58
Приложение 1.	
Провозная способность транспортных коридоров	60
Приложение 2.	
Приоритеты развития национальных транспортных систем	66
Приложение 3.	
Эконометрическая модель факторов, влияющих на экспорт транспортных услуг в Евразии.....	70
Список использованной литературы	75
Список использованных источников	77

О ПРОЕКТЕ

Данный аналитический доклад подготовлен в рамках реализации проекта «Формирование альтернативных международных транспортных коридоров и развитие Среднего коридора в условиях геополитической турбулентности».

Проект был инициирован Министерством транспорта Республики Узбекистан в октябре 2023 г.

Проект был поддержан Министерством транспорта Республики Казахстан, Министерством транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики, Министерством транспорта Республики Таджикистан, Министерством цифрового развития и транспорта Республики Азербайджан.

Техническая и финансовая поддержка проекта была оказана Фондом PeaceNexus (Швейцария) и посольством Швейцарии в Кыргызской Республике.

Методологическое и научное руководство проектом осуществлено Центром исследовательских инициатив «Ma'no» (Ташкент).

ВЫРАЖЕНИЕ БЛАГОДАРНОСТИ

Рабочая группа проекта выражает благодарность министру транспорта Республики Казахстан – Карабаеву М. К., министру транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики – Сыргабаеву А.Т., министру транспорта Республики Таджикистана – Иброхим А., министру транспорта Республики Узбекистан – Махкамову И.Р., министру цифрового развития и транспорта Республики Азербайджан – Набиеву Р.Н. за поддержку данного проекта.

Мы благодарим наших партнеров из Фонда PeaceNexus. Их помощь и поддержка стали ключевым условием реализации проекта.

Мы выражаем благодарность посольству Швейцарии в Кыргызской Республике за поддержку данного проекта.

Особая благодарность руководству и сотрудникам Центра изучения проблем транспорта и логистики при Министерстве транспорта Республики Узбекистан и ННО «Научно-исследовательский информатизационный центр» (Узбекистан).

Отдельное выражение благодарности лично Фарид Рауф оглы Шафиеву, Председателю правления Центра анализа международных отношений (Азербайджан), за помощь и поддержку в процессе организации и реализации данного проекта.

Особая признательность международным консультантам проекта: Анне Георгиевне Матвеевой (Великобритания) и Умидулле Назриллаевичу Ибрагимову (Узбекистан).

ВВЕДЕНИЕ

В силу актуализации Среднего коридора как нового, альтернативного маршрута, связывающего страны Европы и Азии, данный коридор, его потенциал, возможности и риски активно изучаются различными международными организациями, аналитическими центрами. К настоящему времени, за последние два года подготовлен и представлен общественности ряд докладов с анализом проблем и перспектив Среднего коридора¹.

Но, к сожалению, до сих пор отсутствуют исследования, в которых была бы представлена региональная оценка Среднего коридора со стороны самих стран Центральной Азии и Южного Кавказа, через который будет проходить данный коридор. В данном докладе авторы, представляющие Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан и Азербайджан, постарались ответить на следующие вопросы:

- Насколько актуален в перспективе Средний коридор для стран Центральной Азии и Азербайджана?
- Совпадают ли обозначенные стратегические приоритеты стран Центральной Азии и Азербайджана с дальнейшим активным развитием Среднего коридора или коридор не носит приоритетный характер для определенных стран Центральной Азии и Азербайджана?
- Может ли в перспективе использование уникального географического положения Центральной Азии и Азербайджана стать одним из драйверов экономического роста в качестве транспортно-логистического провайдера, связывающего субрегионы Евразии?

Методологическая основа

Географический охват данного доклада включает анализ позиций стран Центральной Азии и Азербайджана и ряда внерегиональных стран, участвующих в реализации проекта. Рабочая группа проекта включала экспертов из пяти стран (Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан и Азербайджан).

Каждую страну представляли два эксперта. Отраслевой эксперт представлял профильные министерства транспорта каждой из стран. Второй эксперт представлял негосударственный аналитический сектор. Национальными экспертами были подготовлены национальные отчеты, с анализом позиций стран Центральной Азии и Азербайджана, исходя из их национальных интересов. На основе данных национальных отчетов был подготовлен единый аналитический доклад, в котором сформировано общерегиональное видение проблем и перспектив Среднего коридора.

Доклад основан на исследованиях, проведенных экспертами из пяти стран – Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Узбекистана и Азербайджана в 2024 году. Всего было проведено 36 интервью и пять групповых дискуссий. В Таджикистане применялись методы ситуационного анализа, экспертного опроса и изучения официальных нормативно-правовых актов. Национальным консультантом было проведено 10 встреч с представителями Министерства транспорта, 5 дискуссий и мозговых штурмов с представителями транспортных компаний, а также 10 бесед с независимыми национальными и международными экспертами. В Узбекистане были проведены неформальные телефонные звонки с 2 независимыми

¹ Доклад Европейского банка реконструкции и развития «Устойчивые транспортные связи между Европой и Центральной Азией» <https://www.ebrd.com/news/publications/special-reports/sustainable-transport-connections-between-europe-and-central-asia.html> Доклад Всемирного банка «Средний торгово-транспортный коридор» <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/6db8357f7577756fc20492968d8bc0ca-0080062023/original/Middle-Trade-and-Transport-Corridor-Executive-Summary-RUS.pdf>

ми и 2 правительственными экспертами в сфере транспорта, геополитики и геоэкономики из Узбекистана и России. В Казахстане был задействован количественный анализ грузопотоков по данным Министерства индустрии и инфраструктурного развития, произведен обзор документов и стратегии Казахстана «Нурлы Жол», а также проведены 5 интервью с экспертами по логистике, международной торговле и представителями иностранных инвесторов. В Азербайджане состоялись интервью с 3 экспертами по транспортным коммуникациям и 2 представителями профильных организаций в области транспорта. В Кыргызстане было проведено 2 интервью с одним международным и одним национальным экспертом.

Ограничение проекта. К сожалению, в данном аналитическом докладе не представлена позиция Туркменистана, так как не удалось, в силу некоторых причин, привлечь экспертов из Туркменистана. Это, несомненно, сказалось на полноте исследования.

В аналитическом докладе рассмотрены проблемы, риски и возможности реализации новых транспортно-коммуникационных коридоров в Евразии, позволяющих снизить издержки от усиливающейся конфронтации на глобальном и межрегиональном уровнях.

В условиях усиления геополитической конкуренции, глобальной трансформации и формирования многополярного мира, противостояние между различными противостоящими блоками стран будет только усиливаться. Одним из результатов такой трансформации является резкое изменение существующих на сегодня схем транспортных коридоров как на глобальном, так и на региональном, евроазиатском уровнях.

В условиях, когда торгово-логистические маршруты, связывающие страны ЦА со странами Европы, нарушены и происходит усиление неконвенциальных ограничений на перевозку грузов на границе России, Беларуси со странами ЕС, странам ЦА, не имеющим прямого выхода к открытым морским портам, необходим поиск новых транспортных коридоров, так как снижение торгово-экономических связей стран ЦА с европейскими экономиками может стать одним из катализаторов снижения объемов торговли и уровня доходов населения.

Одним из альтернативных направлений переориентации транспортных коридоров из Центральной Азии в Европу может стать интенсификация деятельности международного мультимодального Транскаспийского транспортного коридора «Китай – Центральная Азия – Каспийское море – Европа» (так называемый Средний коридор) в обход России, Украины и Беларуси.

Актуальность проекта обуславливается тем, что в настоящее время все страны региона заинтересованы в совместном поиске и развитии альтернативных транспортно-коммуникационных коридоров.

Целью данного исследования является оценка перспективы Среднего коридора и возможностей развития трансевразийских альтернативных транспортно-коммуникационных коридоров, проходящих через Центральную Азию и Южный Кавказ, в условиях углубляющейся геополитической турбулентности.

Задачами исследования являются:

1. Разработка на основе международного и национального опыта методологии оценки национальных и транзитных транспортных потоков (текущие объемы и потенциал транзитной торговли), анализ торгово-экономических связей стран Центральной Азии с ведущими экономиками Евразии.

2. Анализ геополитических интересов стран ЦА и Азербайджана, анализ интересов вне-региональных акторов сквозь призму перспектив Среднего и альтернативных трансевразийских коридоров.

3. Разработка рекомендаций по повышению эффективности Среднего коридора на основе национальных приоритетов в транспортно-логистической сфере.

Схема транспортно-коммуникационных маршрутов, сложившаяся в советский период, носила ярко выраженный характер замкнутой системы, когда те или иные регионы, в частности Центральная Азия, не имели прямых выходов по суше на внешние регионы, граничившие с Советским союзом на юге, востоке и западе. После распада Советского Союза и создания независимых стран важнейшим вопросом транспортной политики новых постсоветских стран стала необходимость формирования новых транспортных коридоров, что позволило бы диверсифицировать схему транспортных сообщений. За последние тридцать лет эта задача странами региона Центральной Азии была решена. Реализация таких транспортных коридоров, как «Центральная Азия – Китай» с пунктами переходов на границе Казахстана и Китая, «Центральная Азия – Иран», с пунктом перехода Теджен – Серахс на туркмено-иранской границе, строительство Южно-Кавказской железной дороги («Баку – Тбилиси – Карс»), которая позволила соединить железнодорожные системы стран Южного Кавказа с Турцией, и ряд других проектов в определенной мере позволили решить задачу диверсификации транспортных коридоров для новых постсоветских стран.

На современном этапе, в период глобальных геополитических и геоэкономических трансформаций, перед странами региона стоит задача расширения схемы международных транспортных коридоров, создания новых коридоров трансконтинентального масштаба, что позволит обеспечить более широкий выход стран Центральной Азии на новые рынки и регионы.

Широтные трансконтинентальные транспортные маршруты, соединяющие Китай и Европу, в настоящее время экспертами объединяются в три действующих и формирующихся коридора: Северный, Средний и Южный.

Международный транспортный Северный коридор включает в себя железнодорожные маршруты: i) «Китай – РФ – Беларусь – Европа» (Транссиб); ii) железнодорожный и автомобильный маршрут «Китай – Казахстан – Россия – Беларусь – Европа».

Средний коридор (или Транскаспийский международный транспортный маршрут, Middle Corridor, Срединный коридор) – международный мультимодальный транспортный коридор, проходящий по маршруту «Китай – Центральная Азия – Каспийское море – Азербайджан – Грузия – Турция – Европа».

Южный коридор «Китай – Центральная Азия – Иран – Турция» в настоящее время является формирующимся коридором, однако имеющим серьезные перспективы.

Исходя из того, что подавляющая часть грузооборота по маршрутам вышеназванных коридоров (примерно 80%) идет по железнодорожным коридорам, в докладе основной упор сделан на анализе проблем и перспектив развития железнодорожных перевозок.

Представленные в исследовании выводы могут сыграть определенную роль в формировании единого видения на уровне региона и выработке совместных предложений по формированию и продвижению проектов транспортно-коммуникационных коридоров из и через Центральную Азию в новых геополитических условиях.

Данное исследование может стать основой для последующего активного вовлечения в процесс диалога по вопросам реализации проектов транспортно-коммуникационных коридоров представителей как официальных органов власти, так и экспертно-гражданского сообщества центральноазиатских стран.

Структура доклада

Во Введении авторами доклада представлены цели и задачи проекта, методология и формат организации данного доклада, основные термины, используемые в докладе.

В Главе I «Экономический анализ Среднего коридора и его конкурентоспособности» рассмотрены экономические аспекты существующих и планируемых транспортных коридоров в Евразии, анализ их эффективности. Исследована провозная способность маршрутов транспортных коридоров.

Во Главе II «Геополитический анализ Среднего коридора» проведен анализ геополитических интересов стран участниц данного коридора и ряда внерегиональных стран.

В Главе III представлены, в сводном виде, ключевые проблемы и барьеры, основные выводы и рекомендации по повышению эффективности реализации проекта Среднего коридора.

В Заключение сделаны краткие выводы по докладу, основанные на проведенном исследовании.

В докладе также представлены Приложения и Список использованной литературы.

ГЛАВА I. ЭКОНОМИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ СРЕДНЕГО КОРИДОРА И ЕГО КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ

Регион Центральной Азии характеризуется:

i). Внутриконтинентальным, уникальным географическим расположением, исторически выполнявшим функции ретранслятора или провайдера торгово-логистических услуг.

ii). Геополитическим позиционированием – регион напрямую граничит с двумя потенциальными центрами силы (Россия, Китай), а также географически близок с Индией, которые составляют основу формирующегося многополярного мира. Кроме того, регион соседствует с несколькими крупными региональными державами, имеющими потенциал роста в XXI веке – Ираном, Пакистаном и Турцией.

iii). Военно-стратегическим положением: Центральная Азия – единственный регион, который окружен четырьмя странами, обладающими ядерным оружием (Россия, Китай, Индия и Пакистан).

iv) Геоэкономическим положением – из пяти стран, являющихся крупнейшими экономиками по объему ВВП по ППС, три страны являются географически близко расположенными странами к региону ЦА (Китай, Индия, Россия). В целом ЦА находится на перекрестке формирующихся крупных экономических регионов: Индостан, Китай\АТР, Аравийский полуостров и Европа.

Такое геополитическое и геоэкономическое положение региона Центральной Азии в окружении существующих и формирующихся глобальных центров силы и ведущих экономик мира создает противоречивую картину, когда есть целый ряд факторов, которые позитивно воздействуют на возможность геоэкономического прорыва и превращения региона в транспортно-логистический хаб континентального значения. С другой стороны, такое расположение создает ряд геополитических рисков, которые должны учитываться в процессе стратегического планирования развития региона ЦА в целом и его транспортно-логистической составляющей в частности.

Изменение международной обстановки, импульс экономического роста региона (оценивается ЕБРР в 5,1 % ВВП в 2024),² укрепляющаяся самостоятельность стран ЦА и Азербайджана на международной арене и учет предыдущего опыта дефицита регионального сотрудничества способствовали росту консолидации в регионе. Формирование, начиная с 2018 г., механизма регулярных Консультативных встреч глав государств Центральной Азии стало прорывным моментом в институционализации процессов регионального партнерства и сотрудничества. Лидеры ЦА, начиная с 2022 г., все чаще выступают единым фронтом на переговорах с внешними игроками, проводят совместные визиты в мировые столицы и активно используют региональные форматы для заявления своих интересов. Развивающееся сотрудничество ЦА с Азербайджаном – показательный новый тренд в этом направлении.

²Согласно прогнозу Европейского банка реконструкции и развития, региональный рост достигнет 5,1 процента в 2024 году и ускорится до 5,9 процента в 2025 году благодаря росту доходов от сырьевых товаров, инвестициям в инфраструктуру и рыночным реформам, 'Regional Economic Prospects,' сентябрь 2024, <https://www.ebrd.com/news/2024/ebd-forecasts-robust-economic-growth-in-central-asia.html#:~:text=Regional%20growth%20is%20set%20to,investment%20and%20market%2Doriented%2Dreforms>

Региональная связанность является одной из целей растущего сотрудничества. В августе 2024 года всеми пятью странами ЦА была принята Концепция развития региональной кооперации «Центральная Азия – 2040», в которой говорится, что «значимыми являются развитие существующих и реализация перспективных международных транспортных коридоров, а также продвижение транзитно-транспортного сотрудничества по направлениям Восток-Запад и Север-Юг, которые окажут положительный эффект в диверсификации транспортных маршрутов»³.

**Раздел 1.1. Потенциал торгово-экономических связей стран
Центральной Азии с внешними рынками**

Помимо транзитного потенциала, ЦА обладает растущим потенциалом торгово-экономического сотрудничества с крупными евроазиатскими державами и объединениями. Для изучения потенциала развития торгово-экономических связей стран Центральной Азии с основными торговыми партнерами рассчитан удельный вес каждой страны в их общем объеме международных грузоперевозок⁴.

Ниже приведена Таблица 1 грузоперевозок в разрезе экспорта и импорта между странами ЦА и ЕС, России, Китаем, Индией, Ираном, Пакистаном.

Таблица 1

Грузопоток между странами Центральной Азии и зарубежными странами, тыс. тонн

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
ЦА – ЕС	34 825	34 748	36 082	32 903	38 749	49 323
Россия – ЦА	80 131	81 276	78 153	67 846	60 895	67 736
Китай – ЦА	37 432	15 941	16 830	16 827	72 070	32 363
Иран – ЦА	4 002	3 929	2 046	3 957	3 680	2 916
Индия – ЦА	1 611	2 990	5 065	3 628	3 065	1 924
Пакистан – ЦА	573	397	242	582	866	734
(Пакистан + Индия) – ЦА	2 184	3 387	5 307	4 211	3 931	2 657
Итого	158 574	139 280	138 418	125 744	179 325	154 996

Расчеты авторов

Грузоперевозки между странами Центральной Азии и Европейским союзом

В Таблице 2 приведены данные грузоперевозок отдельно между Казахстаном, Кыргызстаном, Таджикистаном, Туркменистаном, Узбекистаном и странами ЕС.

³ Концепция развития региональной кооперации «Центральная Азия – 2040», 2024, стр. 5.

⁴ Данные объема о международных перевозках использованы с ресурсов Trademap.

Таблица 2

Грузопотоки между ЕС и странами Центральной Азии, тыс. тонн

	2018	Доля страны в общем объеме гру- зоперевозок со странами ЕС, %	2019	Доля страны в общем объеме гру- зоперевозок со странами ЕС, %	2020	Доля страны в общем объеме гру- зоперевозок со странами ЕС, %	2021	Доля страны в общем объеме гру- зоперевозок со странами ЕС, %	2022	Доля страны в общем объеме гру- зоперевозок со странами ЕС, %	2023	Доля страны в общем объеме гру- зоперевозок со странами ЕС, %
ЕС-Казахстан	832,5	2,4%	904,6	2,6%	718,8	2,0%	748,2	2,3%	1049,5	2,7%	1186,8	2,4%
Казахстан-ЕС	32817,2	94,2%	32085,0	92,3%	33646,0	93,2%	29678,3	90,2%	35354,6	91,2%	44847,5	90,9%
Итого	33649,7	96,6%	32989,6	94,9%	34364,8	95,2%	30426,5	92,5%	36404,1	93,9%	46034,3	93,3%
ЕС-Кыргызстан	64,3	0,2%	76,7	0,2%	51,5	0,1%	62,4	0,2%	163,0	0,4%	302,3	0,6%
Кыргызстан-ЕС	21,5	0,1%	27,2	0,1%	16,4%	0,096	11,6	0,0%	210,0	0,5%	237,0	0,5%
Итого	85,8	0,2%	103,9	0,3%	57,9	0,2%	74,0	0,2%	373,0	1,0%	539,3	1,1%
ЕС-Таджикистан	49,1	0,1%	53,8%	0,2%	61,0	0,2%	68,3	0,2%	76,1	0,2%	64,3	0,13%
Таджикистан-ЕС	6,8	0,0%	10,3	0,0%	26,8	0,1%	42,4	0,1%	13,8	0,0%	94,5	0,19%
Итого	55,9	0,2%	64,1	0,2%	87,8	0,2%	110,7	0,3%	89,9	0,2%	158,8	0,32%
ЕС-Туркменистан	84,3	0,2%	106,1	0,3%	58,2	0,2%	44,8	0,1%	67,4	0,2%	71,6	0,15%
Туркменистан-ЕС	424,7	1,2%	856,7	2,5%	906,8	2,5%	1136,5	3,5%	527,9	1,4%	1400,8	2,84%
Итого	509,0	1,5%	962,8	2,8%	965,0	2,7%	1181,3	3,6%	595,3	1,5%	1472,4	2,99%
ЕС-Узбекистан	408,7	1,2%	497,4	1,4%	448,1	1,2%	546,0	1,7%	539,0	1,4%	488,4	0,99%
Узбекистан-ЕС	115,9	0,3%	130,2%	0,4%	148,1	0,4%	564,6	1,7%	747,9	1,9%	629,3	1,28%
Итого	524,6	1,5%	627,6	1,8%	596,2	1,7%	1110,6	3,4%	1286,9	3,3%	1117,7	2,27%
ИТОГО	34 825	100,0%	34 748	100,0%	36 082	100,0%	39 903	100,0%	38 749	100,0%	49 323	

Расчёты авторов⁵, на основе открытых статистических данных Eurostat// <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>.

⁵ К.т.н. (PhD), с.н.с. Ибрагимов Умидулла Назриллаевич, самостоятельный соискатель ИМРИ КМ РУз Ибрагимова Дилдора Толибовна

Как видно из таблицы, в грузоперевозках между странами Центральной Азии и Европейским союзом (ЕС) Казахстан является лидером с долей 93,3%. Затем с большим отставанием следует Туркменистан с долей в общих грузоперевозках между странами ЦА и ЕС $\approx 3\%$, Узбекистан – 2,3%, Кыргызстан – 1,1%, Таджикистан – 0,3%.

Согласно прогнозам ЕАБР, грузопоток по трем основным коридорам через Центральную Азию (Центрально-Евразийский коридор, ТРАСЕКА и Восточный маршрут МТК «Север-Юг») к 2030 году увеличится в 1,5 раза до 95 миллионов тонн по целевому сценарию. Контейнерные перевозки будут расти еще быстрее – почти на две трети, до 1,7 миллиона ДФЭ.

Центральная Азия – Россия

За 2023 год в общем объеме перевозок грузов (в тоннах) между странами **Центральной Азии (ЦА) и Россией** наибольшую долю занимает Казахстан, составляя 81,4% от общего объема. При этом в основном преобладает экспорт из Казахстана в Россию.

На втором месте находится Узбекистан с долей 12,7%, где преобладает российский экспорт, составляющий 85% грузоперевозок. Наименьшие доли занимают Кыргызстан (4,8%) и Таджикистан (1%), что отражает меньший объем грузоперевозок между этими странами и Россией (рис. 1).

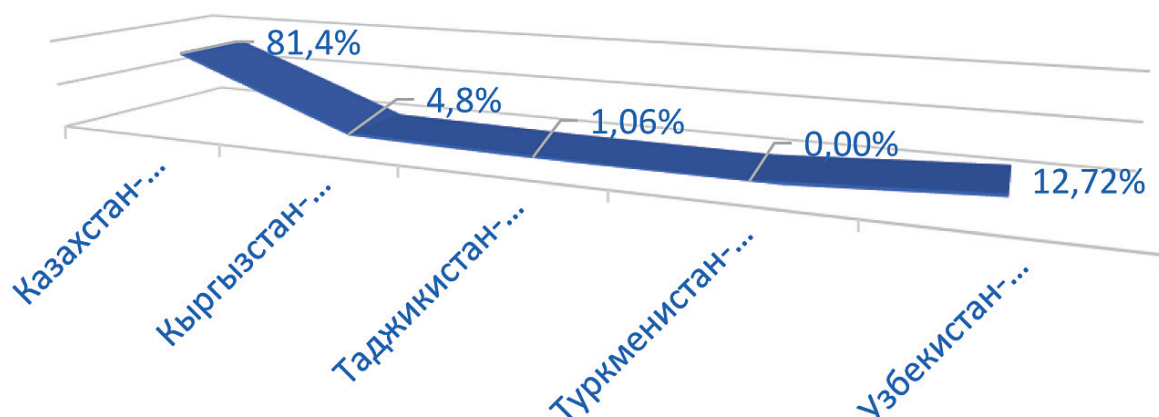


Рис. 1. Доля стран в общем объеме грузоперевозок стран ЦА с Россией, %

Расчёты авторов

Центральная Азия – Китай

В общем объеме перевозок грузов стран **ЦА с Китаем** наибольшая доля приходится на Казахстан (81,5%) с преобладанием казахстанского экспорта в размере 85% в общем объеме грузоперевозок (железные руды, нефтепродукты, медные руды и концентраты, ячмень, уголь, брикеты, твердое топливо).

Вторую строчку занимает Узбекистан с долей 12,4%, затем Кыргызстан – 4,2%, наименьшая доля приходится на Таджикистан (1%) и Туркменистан (0,9%) (рис. 2).

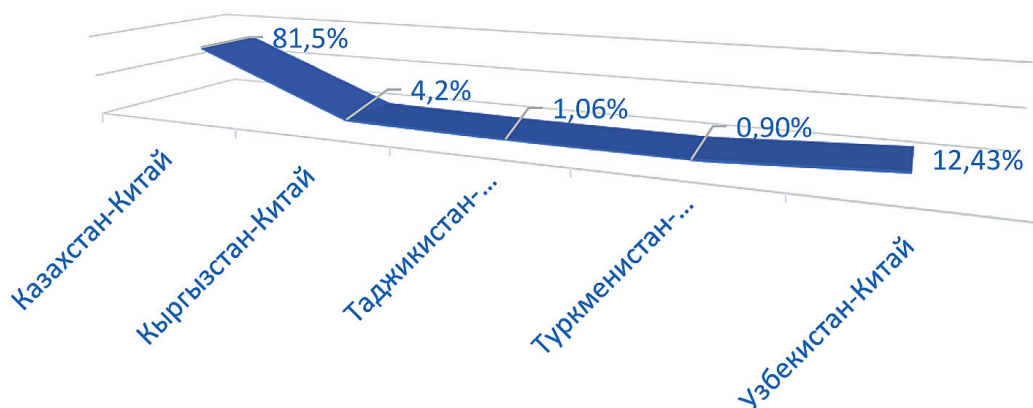


Рис. 2. Доля стран в общем объеме грузоперевозок стран ЦА с Китаем, %

Расчёты авторов

Центральная Азия – Иран

В общем объеме перевозок грузов стран ЦА с Ираном наибольшая доля приходится на Туркменистан (45,8%), при этом в структуре грузоперевозок в Иран включены следующие товары: цемент, включая цементные клинкеры, керамические флаги, плитки для печей, трубы и т. д.

Затем следуют Казахстан с долей 27,4%, Узбекистан $\approx$ 19%. Наименьшая доля в экспортно-импортных перевозках с Ираном приходится на Таджикистан (5,3%) и Кыргызстан (2,5%) (рис. 3).

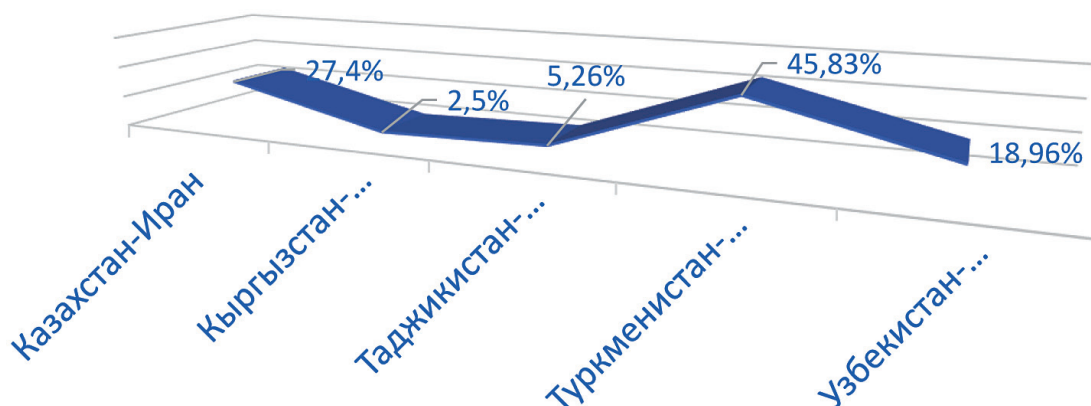


Рис. 3. Доля стран в общем объеме грузоперевозок стран ЦА с Ираном, %

Расчёты авторов

Центральная Азия – Индия

В общем объеме грузоперевозок стран ЦА с Индией наибольшая доля приходится на Казахстан (61,1%), при этом большая часть 91% – на экспорт Казахстана в Индию (нефтяные продукты).

Вторую строчку занимает Туркменистан с долей 29,4%, с преимущественным преобладанием туркменского экспорта (неорганические химические вещества, соль, сера, известняк

и цемент). Наименьший удельный вес приходится на Узбекистан с долей 5,5%, Таджикистан ($\approx 3\%$), Кыргызстан (1%) (рис. 4).

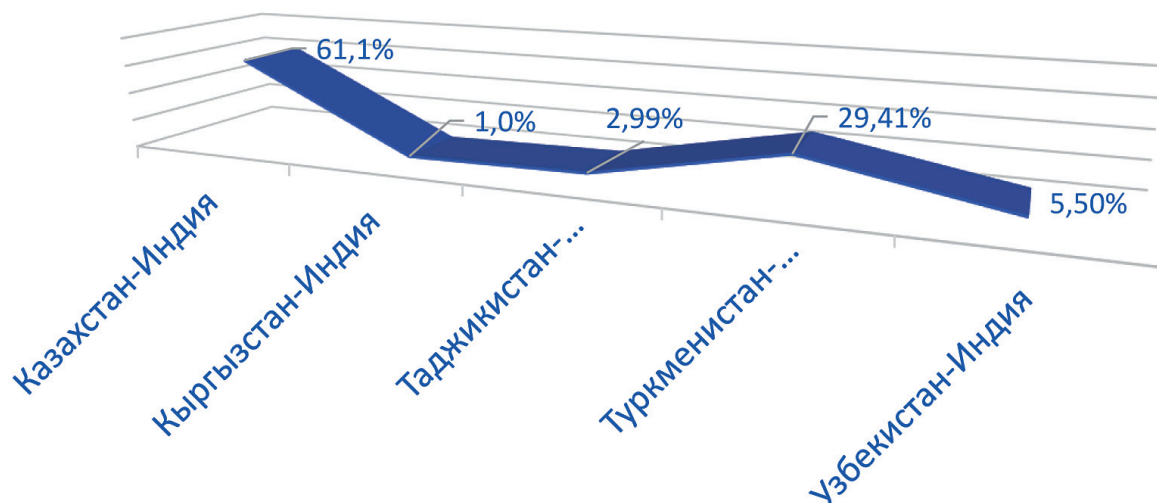


Рис. 4. Доля стран в общем объеме грузоперевозок стран ЦА с Индией, %

Расчёты авторов

Центральная Азия – Пакистан

Проведенный анализ грузоперевозок между странами **ЦА и Пакистаном** подтверждает ключевую роль Узбекистана во внешней торговле с Пакистаном.

Узбекистан занимает лидирующую позицию среди всех стран региона с долей около 64% (рис. 5).

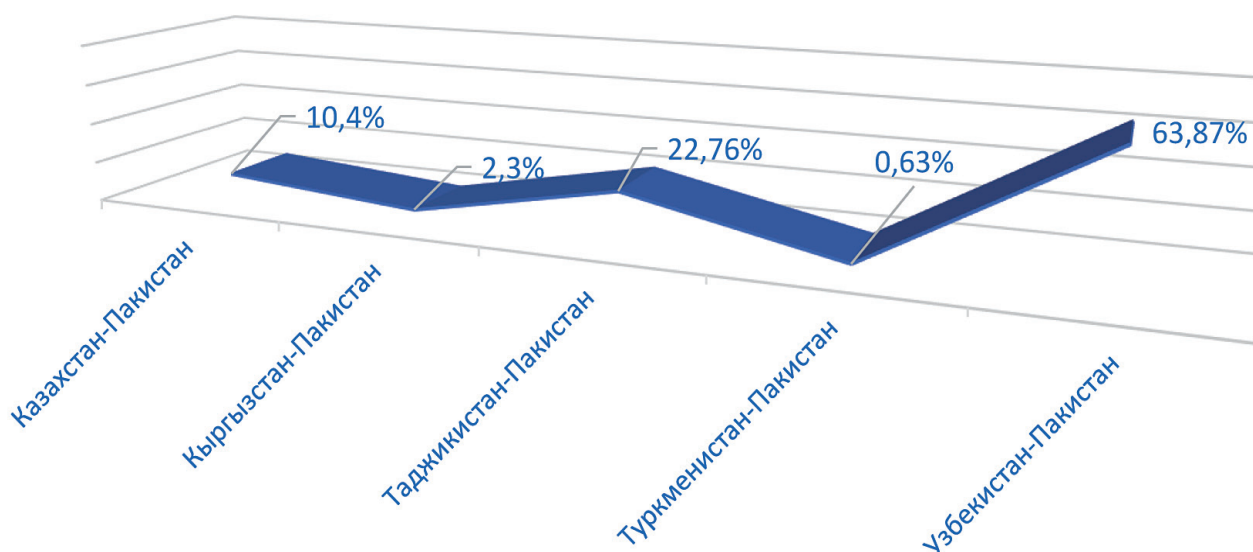


Рис. 5. Доля стран в общем объеме грузоперевозок стран ЦА с Пакистаном, %

Расчёты авторов

После Узбекистана наибольшая доля (22,8%) приходится на Таджикистан, в грузопотоке преобладает экспорт таджикских грузов в Пакистан.

Центральная Азия – (Пакистан + Индия)

Если рассматривать грузопоток стран **Центральной Азии (ЦА)** в сумме с двумя крупными странами Южной Азии – **Индией и Пакистаном**, то распределение долей выглядит следующим образом (рис. 6):

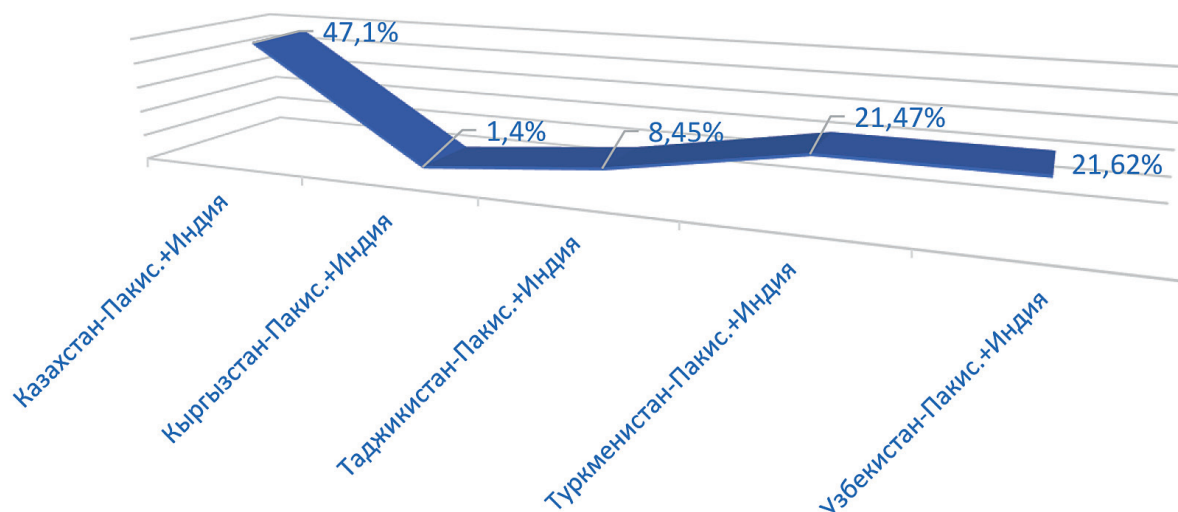


Рис. 6. Доля стран в общем объеме грузоперевозок стран ЦА с Пакистаном и Индией, %

Расчёты авторов

Казахстан (47,1%) – занимает наибольшую долю в грузоперевозках стран Центральной Азии с Индией и Пакистаном. Это связано с его стратегическим расположением, с экспортом в эти страны таких товаров, как нефть, газ, металлургическая продукция.

Узбекистан (21,6%) – второй по величине партнер в грузопотоках между Центральной Азией и Южной Азией. Узбекистан активно развивает экспортные связи с Индией и Пакистаном, особенно в сельскохозяйственной сфере (фрукты, овощи, хлопок), а также в химической и текстильной промышленности. Рост инфраструктуры и улучшение транспортно-логистических каналов может способствовать увеличению этого показателя в будущем.

Туркменистан (21,5%) – находится почти на уровне Узбекистана по доле в грузоперевозках с Индией и Пакистаном. Основными товарами, которые Туркменистан экспортирует в эти страны, являются углеводороды (газ и нефть), а также продукция сельского хозяйства и текстиль.

Таджикистан (8,5%) – наименьшая доля среди стран Центральной Азии в грузопотоке с Южной Азией. Это связано с ограниченными возможностями Таджикистана по экспорту продукции и его географическим расположением, что создает определенные трудности для активного развития торговли с Пакистаном и Индией. Однако стратегические усилия по улучшению транспортной и логистической инфраструктуры могут способствовать увеличению этого показателя.

Кыргызстан (1,4%) – имеет наименьшую долю в грузоперевозках с Индией и Пакистаном. Причинами этого являются ограниченные экспортные возможности, а также небольшая роль Кыргызстана в международной торговле с Южной Азией. Тем не менее Кыргызстан также может найти пути для роста торговли в таких секторах, как сельское хозяйство и текстиль.

Распределение долей грузоперевозок между Центральной Азией и двумя крупными странами Южной Азии показывает, что Казахстан, Узбекистан и Туркменистан занимают лидирующие позиции в этом взаимодействии. Основными причинами такого распределения являются их более развитая экономическая инфраструктура, наличие природных ресурсов и более активная внешняя торговля. В то же время для Таджикистана и Кыргызстана существуют возможности для увеличения доли в грузоперевозках через развитие торговли, улучшение инфраструктуры и повышения транзитного потенциала.

По данным Китайской железной дороги⁶, в 2024 году по направлению Китай – Европа поезда перевезли 972 000 двадцатифутовых эквивалентных единиц груза, что на 5% больше, чем за тот же период прошлого года. В тоннах, по нашим подсчетам (открытых данных в тоннах не имеется в целом по маршруту), объемы по ж/д сухопутному маршруту составляют более 24 млн тонн за 2024 г.

В среднем за последние 2–3 года по данным Евростата объем перевозок грузов в направлении Китай – Европа составлял 110 млн тонн. Исходя из этого, можно утверждать, что около 80% грузов перевозится морским транспортом.

Исходя из анализа, в настоящих условиях уже сегодня необходимо приступить к формированию перспективных мультимодальных коридоров:

«Китай – автоперевозка – Кыргызстан – Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция – ЕС»;

«Китай – автоперевозка – Таджикистан – Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция – ЕС».

После реализации проекта строительства железной дороги «Китай – Кыргызстан – Узбекистан» и «Таджикистан – Афганистан – Туркменистан» появляется возможность переориентировать часть грузопотока на Южный коридор и сформировать следующие коридоры:

«Китай – Кыргызстан – Узбекистан – Таджикистан (Согдийский участок) – Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция – ЕС»;

«Китай – автоперевозка – Таджикистан – Афганистан – Туркменистан – Иран – Турция – ЕС».

Раздел 1.2. Сравнительный анализ провозной способности трансевразийских транспортных коридоров

Ключевым параметром, по которому оценивается эффективность и потенциал транспортных коридоров, является провозная способность маршрутов, проходящих по коридорам.

Провозная способность коридора зависит от наличия одного или двух и более видов транспортных перевозок. В случае присутствия модальности перевозок (железнодорожные, морские и автомобильные), обеспечивающих транспортные связи между портами, пограничными переходами, провозная способность коридора рассчитывается путём анализа участков коридора с различными видами транспорта и участков коридора, расположенных на территориях стран по коридору.

⁶ Сайт консалтинговой компании Mordor intelligence: <https://www.mordorintelligence.com/ru/industry-reports/china-europe-rail-freight-transport-market>

Наименьшая пропускная способность одного из участков маршрута может ограничивать провозную способность всего коридора от его начальной точки до конечной в целом и определить значение результирующей пропускной способности⁷.

Данные о пропускной способности железнодорожных линий, морских портов, судоходных компаний по коридору предоставлены национальными экспертами – членами рабочей группы, представляющих Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан и Азербайджан, на основе открытых данных.

Северный коридор

Перевозка грузов в страны ЕС из стран ЦА и обратно осуществляется по мономодальным маршрутам через Россию и Беларусь. Расчёт провозной способности коридора был рассчитан от страны отправления до пограничной железнодорожной станции Брест (Беларусь). По указанным маршрутам провозная способность будет определена по самой низкой величине на железнодорожных участках.

Из Кыргызстана:

– «Кыргызстан – Узбекистан – Казахстан – Россия – Беларусь – ЕС», через который провезено 0,35 млн тонн грузов в 2023 году, с провозной способностью – 0,5 млн тонн в год.

Из Казахстана:

– «Казахстан – Россия – Беларусь – ЕС», через который провезено 3 млн тонн грузов в 2023 году, с провозной способностью – 10 млн тонн в год.

Из Таджикистана:

– «Таджикистан – Узбекистан – Казахстан – Россия – Беларусь – ЕС», через который провезено 0,16 млн тонн грузов в 2023 году, с провозной способностью – 16 млн тонн в год;

Из Узбекистана:

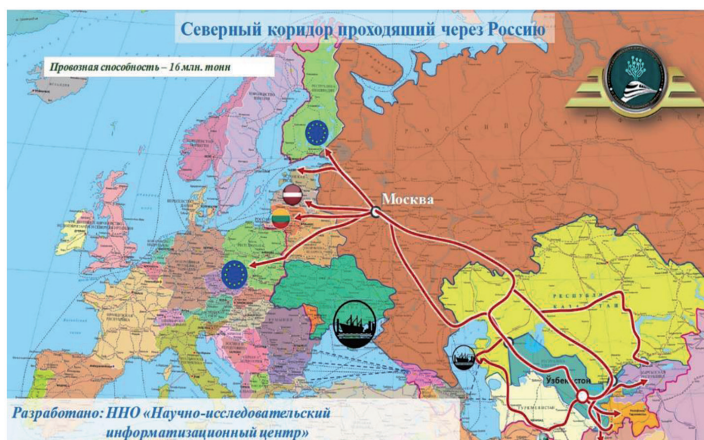
– «Узбекистан – Казахстан – Россия – Беларусь – ЕС», через который провезено 1 млн тонн грузов в 2023 году, с провозной способностью – 16 млн тонн в год.

Грузооборот из Казахстана и Туркменистана в страны ЕС и обратно имеют тенденцию переориентации с Северного коридора на Средний, а товарооборот из Кыргызстана, Таджикистана и Узбекистана в страны ЕС и обратно осуществляется через Северный коридор (См. Приложение № 1).

При этом преимуществами данного коридора являются следующие:

– все страны коридора связаны между собой единой железнодорожной сетью с шириной колеи 1520 мм, а также до границы ЕС и далее грузы перевозятся одним видом транспорта;

– страны, через которые проходит коридор до МГСП Брест – ЕС, полностью интегрированы между собой (транспортное право, транспортная экономика, технико-технологические стандарты) и перевозки осуществляются по единому перевозочному документу СМГС;



⁷ Большая энциклопедия транспорта, том 4: Железнодорожный транспорт/Научное издательство «Большая Российская энциклопедия», Москва, 2003/Раздел: Пропускная и провозная способность направлений.

- имеющаяся провозная способность достигает до 16 млн тонн, с перспективой развития до 25 млн тонн в год;
- при формировании и развитии мультимодального коридора «Беларусь – Россия – Казахстан – Узбекистан – Афганистан – Пакистан – порты Индийского океана», по предварительным оценкам, Казахстан и Узбекистан получают взаимосвязанность со странами полуострова Индостан (~1,5 млрд человек население), все страны ЦА получают прямой железнодорожный выход к портам Индийского океана. Казахстан и Узбекистан, по предварительным подсчетам, получают дополнительный транзитный поток до 20 млн тонн в год. После завершения строительства железнодорожной линии Кыргызстан и Таджикистан также получают возможность пропускать по своим территориям транзитные грузы между Китаем и странами полуострова Индостан до 5 млн тонн в год.

Южный коридор

Альтернативой Среднего и Северного коридоров для перевозки грузов в страны ЕС из стран ЦА и обратно также может стать новый, ещё не сформированный железнодорожный Южный коридор по маршрутам через Иран и Турцию. Расчёт пропускной способности коридора будет подсчитан от страны отправления до границы с Болгарией через тоннель «Мармарай» под проливом Босфор и обратно. По указанным маршрутам пропускная способность будет определена по самой низкой величине на железнодорожных участках, портов озера Ван и паромной переправы.

Из Кыргызстана:

– «Кыргызстан – Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция – ЕС», через который провезены в 2023 году грузы в основном автомобильным транспортом, при этом провозная способность железнодорожного транспорта достигает – 1,5 млн тонн в год, с узким местом перевалки грузов через озеро Ван в Турции;

– «Кыргызстан – Казахстан – Туркменистан – Иран – Турция – ЕС», с потенциальной провозной способностью – 1,8 млн тонн в год, с узким местом перевалки грузов через озеро Ван в Турции;

Из Казахстана:

– «Казахстан – Туркменистан – Иран – Турция – ЕС», с потенциальной провозной способностью – 1,8 млн тонн в год, с узким местом перевалки грузов через озеро Ван в Турции.

Из Таджикистана:

– «Таджикистан – Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция – ЕС», с потенциальной провозной способностью – 10 млн тонн в год, с узким местом перевалки грузов через озеро Ван в Турции.

Из Узбекистана:

– «Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция – ЕС», грузы через который перевозятся в основном автомобильным транспортом, с пропускной способностью – 10 млн тонн в год, с узким местом перевалки грузов через озеро Ван в Турции.

Из Туркменистана:

– «Туркменистан – Иран – Турция – ЕС» также осуществляются автомобильным транспортом, с потенциалом провозной способности – 10 млн тонн в год, с узким местом перевалки грузов через озеро Ван в Турции.

Как видно из приложения, грузопоток по Южному коридору совсем не велик, также при наличии достаточной пропускной способности имеются препятствия по перевозкам грузов.

В качестве недостатков направлений перевозок Центральная Азия – страны ЕС через Южный коридор можно обозначить следующие:

- различие железнодорожных пространств 1520 мм и 1435 мм;
- неинтегрированность железных дорог (транспортная экономика, различия в транспортном праве, различающиеся транспортные технико-технологические стандарты);
- отсутствие международной организации, координирующей и объединяющей деятельность железнодорожных администраций;
- отсутствие единой перевозочной накладной;
- санкционные ограничения, наложенные на Иран;
- отсутствие инструментов гармонизации подвижного состава и перевозочного процесса и др.

В то же время, от других коридоров, в отличие от Северного и Южного коридоров, имеет большой потенциал развития, как эксклюзивной короткой, мономодальной дороги после реализации строительства железнодорожной линии «Китай – Кыргызстан – Узбекистан», связывающей не только Китай со странами ЕС и Ближнего Востока, но и как сухопутный мост между регионами Евразии с Африканскими железными дорогами при строительстве недостающего железнодорожного участка между Израилем и Египтом.

Южный коридор может являться драйвером экономик таких стран, как Кыргызстан, Узбекистан, Таджикистан, Туркменистан и др., за счёт кратного увеличения экспорта транспортных услуг этих стран.

Средний коридор

Перевозка грузов в страны ЕС из стран ЦА и обратно осуществляется по мультимодальным маршрутам через Каспийское море. Расчёт пропускной способности коридора будет подсчитан от страны отправления до порта Поти в Грузии и обратно. По указанным маршрутам провозная способность будет определена по самой низкой величине как на железнодорожных участках, так и в морских портах.

Из Кыргызстана:

- «Кыргызстан – Казахстан – порты Каспийского моря – Азербайджан – Грузия – порты Чёрного моря – ЕС», через который провезено 1,6 млн тонн грузов в 2023 году, с провозной способностью – 1,8 млн тонн в год;
- «Кыргызстан – Узбекистан – Туркменистан – Азербайджан – Грузия – порты Чёрного моря – ЕС», через который провезено 0,4 млн тонн грузов в 2023 году, с провозной способностью – 1,4 млн тонн в год.



Из Казахстана:

– «Казахстан – порты Каспийского моря – Азербайджан – Грузия – порты Чёрного моря – ЕС», через который провезено 3,9 млн тонн грузов в 2023 году, с провозной способностью – 22 млн тонн в год.

Из Таджикистана:

– «Таджикистан – Узбекистан – Туркменистан – порты Каспийского моря – Азербайджан – Грузия – порты Чёрного моря – ЕС», через который провезено 0,15 млн тонн грузов в 2023 году, с провозной способностью – 2,5 млн тонн в год;

Из Узбекистана:

– «Узбекистан – Туркменистан – порты Каспийского моря – Азербайджан – Грузия – порты Чёрного моря – ЕС», через который провезено 0,5 млн тонн грузов в 2024 году, с провозной способностью – 12 млн тонн в год;

– «Узбекистан – Казахстан – порты Каспийского моря – Азербайджан – Грузия – порты Чёрного моря – ЕС», через который провезено грузов 20 млн. тонн в 2023 году, с провозной способностью – 12 млн тонн в год.

В настоящее время бизнес-компаниями Узбекистана в рамках развития Среднего коридора и эффективного использования портов Чёрного моря реализуется проект строительства порта в индустриальной зоне Потти. В рамках полного проекта выделен земельный участок площадью 28,8 гектара, который предназначен как для размещения складских объектов, так и логистических терминалов/площадок и вспомогательной инфраструктуры, авто и ж/д.

Кроме того, для обеспечения перевозок на Каспийском море планируется приобретение двух паромов.

Ожидается, что реализация данных инициатив обеспечит торговые связи Узбекистана со странами Европейского Союза и континентом Америки.

Из Туркменистана:

– «Туркменистан – порты Каспийского моря – Азербайджан – Грузия – порты Чёрного моря – ЕС», через который провезено 1,4 млн тонн грузов в 2023 году, с провозной способностью – 2,5 млн тонн в год.

Средний коридор для стран ЦА и Азербайджана является преимущественно транзитным коридором, на что указывает анализ грузоперевозок ЕС и стран региона. Поток грузов по Среднему коридору растёт. За 2023 г. объём перевозок по маршруту составил 2,764 тыс. тонн, а объём контейнерных перевозок – 20 тысяч ДФЭ. За 6 месяцев 2024 г. эти цифры составили 1,647 тыс. тонн и 21 тысячу ДФЭ соответственно. По последним данным, объём грузов вырос на 63% за первые 11 месяцев 2024 года, достигнув 4,1 млн тонн⁸. Объём контейнерных перевозок по маршруту увеличился в 2,6 раза и составил 50 500 единиц в двадцатифутовом эквиваленте (TEU). На конец 2024 года его пропускная способность составляет шесть миллионов тонн в год, включая контейнерные перевозки в объёме 100 000 TEU.

В соответствии со стратегией развития транспортной отрасли каждой из стран региона, предполагается увеличение провозной способности железнодорожных участков по направлению Среднего коридора по Казахстану до – 25 млн тонн, Кыргызстану до – 5 млн тонн (*при*

⁸ Сообщение пресс-службы Премьер-министра Республики Казахстан.

реализации строительства железнодорожной линии «Китай – Кыргызстан – Узбекистан»), Таджикистану до – 5 млн тонн, Туркменистану до – 5 млн тонн, Узбекистану до – 5 млн тонн в годовом исчислении.

В качестве недостатков направлений перевозок Центральная Азия – страны ЕС через Средний коридор можно обозначить следующие:

- две морские перевалки – через Каспийское и Чёрное моря;
- обмеление Каспийского моря;
- погодные условия на Каспийском море;
- неинтегрированность железных дорог ЦА с морскими перевозками на Каспийском и Чёрном море, а также с железными дорогами ЕС (различия транспортного права, транспортной экономики, транспортных технико-технологических стандартов);
- наращивание по коридору приоритетного потока грузов из Китая в ЕС и обратно.

Таблицы провозной способности маршрутов Северного, Среднего и Южного коридоров представлены в Приложении 1.

Таблица 3

Сравнение провозной способности коридоров

Коридор	Объем грузоперевозки (2023)	Средняя пропускная способность	Срок доставки	Стоимость перевозки (долл. США)
Северный	0,35 млн т – 3 млн т	0,5 до 16 млн т	15–22 дн.	3224
Средний	0,4 млн т – 3,9 млн т	1,4 до 22 млн т	32–37 дн.	5910–6890
Южный		1,5 до 10 млн т	26 дн.	5650

Расчёты авторов

Исходя из проведённого анализа, можно обозначить следующие проблемы и перспективы.

I. Вызовами Среднего коридора можно обозначить его географию – необходимость мультимодальной перевозки с пересечением Каспийского и Черного морей. Для обеспечения бесшовной мультимодальной перевозки требуется развитие как «жесткой», так и «мягкой» инфраструктуры. Ключевыми барьерами коридора выступают:

- ограниченная пропускная способность портов Каспийского моря Казахстана, Туркменистана и Азербайджана;

Обмеление Каспия и погодные условия.

- наличие слабых мест в железнодорожной инфраструктуре Казахстана, Туркменистана и Грузии, нехватка морских судов для перевозки возрастающих объемов грузов.

Дальнейшей интеграции требуют информационные системы железных дорог и портовых услуг стран-транзитёров. В отличие от других маршрутов в условиях мультимодальной перевозки бесшовность смены модальности и прохождения пограничных процедур будет иметь ключевое значение для конкурентоспособности.

II. Северный коридор через Россию остается самым приемлемым со следующими преимуществами:

- мономодальность и интегрированность железнодорожных администраций;
- перспектива увеличения провозной способности с 16–25 млн тонн в год;
- с развитием мультимодального маршрута «Беларусь – Россия – Казахстан – Узбекистан – Афганистан – Пакистан – порты Индийского океана» и реализацией

проекта строительства железной дороги «Узбекистан – Афганистан – Пакистан» направление для ЦА (Казахстан, Узбекистан) превращается в транзитный транспортный коридор с возможностью увеличения транзитного потока грузов от 5 до 20 млн тонн в год;

III. Южный коридор через Иран находится на ранних стадиях развития. Также идет оценка проектов новых маршрутов, включая железнодорожную магистраль «Китай – Кыргызстан – Узбекистан». В реализации подобных масштабных инициатив заинтересованы не только те государства, по территории которых проходят маршруты, но и ключевые внешние игроки – в зависимости от направлений. В регионе пересекаются интересы и стратегические приоритеты различных внешних акторов. Это повышает важность поиска консенсуса при реализации международных транспортно-логистических проектов и создает условия для сотрудничества в развитии транспортных коридоров. Государствам ЦА важно обеспечить гармонизированное развитие транспортно-логистического потенциала железнодорожного транспорта.

В целом можно отметить следующее:

Во-первых, развитие Среднего коридора необходимо для таких стран, как Казахстан, Азербайджан, Грузия и Туркменистан в качестве самого короткого и удобного для взаимной торговли со странами ЕС;

Во-вторых, Казахстан, Азербайджан и Грузия имеют возможность увеличивать свой экспорт транспортных услуг (логистический продукт), за счёт развития самого короткого мультимодального транзитного коридора между Китаем и Европой;

В-третьих, при успешном формировании коридора «Лазурит» и реализации строительства железнодорожной линии по территории Афганистана «Тургунди – Розанак – Герат – Диларам – Кандагар – Спинбулак» Туркменистан, Азербайджан и Грузия получают возможностькратно увеличить свой экспорт транспортных услуг, за счёт пропуска транзитного потока между странами полуострова Индостан и Афганистан в страны ЕС через территории своих стран;

В-четвёртых, для стран ЦА, таких как Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан Средний коридор является одним из альтернативных коридоров, который будет способствовать диверсификации экспортно-импортных грузопотоков не только с ЕС, США, Канадой и т.д., но и позволит обеспечить выход на растущий рынок Китая, стран АТР, Индии и др.;

В-пятых, расстояние коридора Китай – Европа через «Кыргызстан – Узбекистан – Туркменистан – Азербайджан» короче по сравнению с участком через Казахстан и Азербайджан. Однако необходимо отметить, что в этом случае поток грузов будет пересекать 4 межгосударственных стыковых пункта и как минимум три горных перевала, причём по альтернативному маршруту, через Казахстан, пересекается всего две межгосударственные границы, преимущественно по равнинной территории через одну страну;

В-шестых, с точки зрения логистики цепочек поставок, Средний коридор не даёт возможности развивать экспорт транспортных услуг для Кыргызстана, Таджикистана и Узбекистана ввиду того, что географически, через территорию этих стран, не формируются удобные и конкурентные транзитные коридоры, связывающие крупные торговые регионы Евразии, такие как Китай – ЕС, ЕС – ЮВА, Россия – ЮВА и др.

Раздел 1.3. Оценка транзитного потенциала Центральной Азии

Центральная Азия является, по своему географическому положению, регионом, исторически выполнявшим функции ретранслятора или провайдера торговых услуг. И на современном этапе география диктует странам региона необходимость реализации транзитного потенциала региона как приоритетного направления транспортной политики.

Важнейшими показателями, которые позволяют рассчитать объем и эффекты транзита, являются объемы транзита грузов и величина экспорта транспортных услуг⁹ в общем объеме услуг в экономике страны.

В большинстве развитых и развивающихся стран экспорт транспортных услуг является одним из важнейших экспортных отраслей национальной экономики. В прибрежных странах чистый экспорт транспортных услуг вносит значительный вклад в ВВП: Сингапур – 22%, Литва – 14%, Панама и Греция – 11%, Катар – 8%¹⁰.

Транспортные услуги занимают значительную долю в общем объеме экспорта услуг стран Центральной Азии (Таблица 4). Основную прибыль железнодорожного транспорта составляют грузовые транзитные перевозки. Наибольшая доля доходов от экспорта транспортных услуг в регионе приходится на Казахстан и Узбекистан, незначительная – на Кыргызстан и Таджикистан.

Таблица 4

Доля экспорта транспортных услуг в общем объеме экспорта услуг

Показатели	Ед. измер.	Казахстан	Узбекистан	Кыргызстан	Таджикистан	Туркменистан
Экспорт всех услуг	млн долл. США	7923	4018	1271	137	данные отсутствуют
Экспорт транспортных услуг	млн долл. США	4674	1766	431	100	данные отсутствуют
доля	%	59	44	34	73	–

Рассчитано по данным UNCTAD за 2022 г. (Exports of transport services)

Хотя страны Центральной Азии и находятся в центральной части Евразии, железные дороги Кыргызстана, Таджикистана и Афганистана являются в настоящее время тупиковыми. Положение может сильно измениться после реализации строительства железнодорожных линий «Китай – Кыргызстан – Узбекистан»^{11,12} и «Узбекистан – Афганистан – Пакистан»¹³.

⁹ Экспорт транспортных услуг – это стоимостной показатель оказанных услуг, выполненных работ резидентами по договорам, заключенным с нерезидентами, связанных с транспортным обслуживанием грузового потока. К данному виду услуг относится также аренда подвижного состава для перевозки грузов.

¹⁰ Расчёты авторов– Ибрагимова Дилдора Толибовна, самостоятельный соискатель ИМРИ КМ РУз, по данным UNCTAD за 2022 г. (Exports of transport services). Прим.: данные за 2023 г. не представлены// GoodsAndServicesBpm6

¹¹ Методологические принципы разработки показателей экспорта. транспортных услуг: https://www.cbr.ru/content/document/file/164963/meth_tr.pdf

¹² Железнодорожная линия «Китай – Кыргызстан – Узбекистан»: <https://uz.sputniknews.ru/20240219/russia-uzbekistan-perspektivy-transportnye-proekti-v-tsa-42568893.html>

¹³ Железнодорожная линия «Узбекистан – Афганистан – Пакистан»: <https://www.youtube.com/watch?v=tyLM3XKjqAM>

Для стран региона Центральной Азии необходимо различать, при организации международных грузовых перевозок, понятия *международных транспортных коридоров* и *транзитных транспортных коридоров*.

Международные транспортные коридоры – это коридоры, которые обеспечивают экспортные и импортные перевозки стран Центральной Азии и незначительный, без динамичного прироста пропуск транзитных грузов в/из Кыргызстана, Таджикистана, Афганистана.

Транзитные транспортные коридоры – это коридоры, которые, как правило, берут свое начало из одного крупного морского порта/крупного торгового рынка Евразии до другого.

Раздел 1.3.1. Эконометрический анализ факторов, влияющих на доходы от экспорта транспортных услуг

Актуальность проведения эконометрического анализа¹⁴ заключается в том, что при **оценке потенциала транзитных транспортных коридоров** необходимо учитывать ряд ключевых факторов, среди которых важнейшими являются показатели международной торговли стран, через которые проходит коридор, а также их значение в мировой экономике. К этим факторам можно отнести:

1. Объем торговли – анализ объемов экспорта и импорта товаров и услуг между странами, а также их доля в мировом объеме торговли. Это показывает, какие товары и услуги наиболее востребованы, какие страны являются основными торговыми партнерами и как это соотносится с возможностями стран, через которые проходят транспортные коридоры.

2. Стратегическое положение – расположение стран, через которые проходит коридор, в глобальной логистической сети. Это определяет не только удобство транспортировки товаров, но и их конкурентоспособность на рынке.

3. Транспортная инфраструктура – наличие и качество транспортной инфраструктуры (дороги, железные дороги, порты, аэропорты и т. д.) в странах коридора, а также их способность поддерживать высокие объемы грузоперевозок.

4. Экономическое значение стран – анализ их экономических характеристик, таких как ВВП, уровень индустриализации, структура экономики (например, экспорт сырья или высоких технологий), что влияет на потребности в развитии транспортных маршрутов.

5. Политическая стабильность и правовая среда – наличие договоренностей и соглашений между странами по вопросам безопасности, таможенного регулирования и транспортировки, что снижает риски при использовании транспортных коридоров.

6. Технологические и инновационные тенденции – развитие технологий в области транспорта, таких как цифровизация, автоматизация, и улучшение управления грузоперевозками, которые могут снизить затраты и повысить эффективность работы транспортных коридоров.

Для целей анализа была разработана общая эконометрическая модель, характеризующая взаимосвязь некоторых основных экономических показателей и показателей внешней торговли на объем экспорта транспортных услуг как в **мировом масштабе**, так и **отдельно** для

¹⁴ Эконометрический анализ факторов, влияющих на доходы экспорта транспортных услуг в мировом масштабе и стран Евразии, проведен к.т.н.(PhD), с.н.с. Умидулло Ибрагимовым и Дилдорой Ибрагимовой.

Евразии (подробные расчеты по влиянию факторов на объем экспорта транспортных услуг стран Европы и Азии представлены в Приложении 3).

Результаты исследований эконометрического анализа факторов, влияющих на доходы от экспорта транспортных услуг, показывают, что увеличение объемов экспорта и импорта стран в рамках общей транспортной интеграции и скоординированной транспортной деятельности будет оказывать положительное влияние на экспорт транспортных услуг в мировом масштабе.

С увеличением объема **мировой** торговли на 1 трлн долл. США мировой объем экспорта транспортных услуг увеличивается в среднем на 30,3 млрд долл. США.

Значительное положительное влияние мировой торговли на увеличение экспорта транспортных услуг можно объяснить высоким удельным весом морского вида транспорта при осуществлении международных перевозок.

С увеличением общего объема всех произведенных услуг стран **Евразии** на 1 млрд долл. США общий объем экспорта транспортных услуг стран Евразии снижается в среднем на 0,22 млрд долл. США при неизменном общем объеме ВВП стран Евразии. Это объясняется тем, что в Евразии большими темпами развиваются услуги цифровой связи и ИТ, а также из-за значительного **изменения схем международной торговли в последнее время**.

В частности, значительное влияние имеет изменение объемов грузопотока (экспорт-импорт) из Индии и Китая. Если до 2022 года основными мировыми торговыми направлениями считались Китай – ЕС¹⁵ (в 2023 г. – 104 млн тонн) и Индия – Китай с объемом перевозок грузов – 107,3 млн тонн, то уже в 2022–2023 гг. наблюдается резкое увеличение потока грузов, исчисляемых в объемах (тонны) по направлению Россия – Индия и обратно (рост в 8 раз за 2023 г. к 2021 г.) и в стоимостном выражении – 136,4 млн тонн¹⁶, в основном за счет экспорта нефти и угля из России в Индию (доля в общем объеме экспорта грузов в Индию – 80%). Наблюдается пятикратное увеличение объема торговли между Россией и Индией с 2020 года, превысившего \$64 млрд в 2024 году¹⁷.

А при росте общего объема ВВП стран Евразии на 1 млрд долл. США, общий объем экспорта транспортных услуг стран Евразии увеличивается в среднем на 0,16 млрд долл. США при неизменном общем объеме всех произведенных услуг стран Евразии.

Это доказывает эффективное влияние увеличения экспорта транспортных услуг внутриконтинентальных стран Евразии на положительное развитие ВВП этих стран.

Зарубежными и отечественными экспертами в области развития международных транспортных коридоров отмечается удалённость Центральной Азии от крупных мировых рынков (морские порты). При этом приоритет обозначается в снижении себестоимости перевозок путём выбора коротких железнодорожных расстояний. Зачастую такой выбор отвечает национальным интересам стран-партнёров, которые за счёт центральноазиатского экспорта и импорта увеличивают свой экспорт транспортных услуг, всё больше вовлекая регион в транспортную зависимость.

В случае развития полноценных транзитных транспортных коридоров через страны региона у стран-партнёров появляется востребованность в импорте логистического продукта центральноазиатских стран (транзит грузов через регион Центральной Азии). В этом случае регион, увеличивая свою значимость в экспорте транспортных услуг, получает возможность снижения себестоимости расходов на эксплуатацию инфраструктуры как своей, так и стран-партнёров за счёт увеличения объема транзитных перевозок и увеличения экспорта транспортных услуг.

¹⁵ Транскаспийский международный транспортный маршрут и другие перспективные коридоры в Центральной Азии. Обзор ERAI/ru310125_TMTM.pdf

¹⁶ Расчеты Д. Ибрагимовой по данным экспорта и импорта стран с сайта Trademap.

¹⁷ Там же.

Кроме того, интегрируя свою транспортную систему в перекрёстные диаметрально транзитные транспортные коридоры Евразии, страны Центральной Азии могут превратиться в крупный транспортно-логистический хаб. В истории имеется опыт существования региона Центральной Азии как крупного торгового хаба – перекрестка «Великого Шёлкового пути» – на протяжении более 15 веков.

Особое значение для понимания перспектив развития потенциала ЦА как транспортно-логистического хаба имеют две крупнейшие экономики Евроазиатского континента.

С точки зрения перспектив развития Центральной Азии как транспортно-логистического хаба Китай и Индия являются начальными и конечными пунктами маршрутов, куда товары импортируются или из которых экспортируются. Это создает эффект зарождения и погашения транспортного потока, когда страны, такие как Китай и Индия, не нуждаются в дополнительном экспорте транспортных услуг.

Это приводит к тому, что общий объем транзитных перевозок через другие страны Евразии может увеличиваться с ростом внешней торговли и численности населения этих двух больших экономик.

Увеличение внутреннего производства и локализация цепочек поставок

С ростом экономики и населения в Китае и Индии также растет их внутреннее производство и потребление. Это увеличивает потребность в транспортировке товаров из других стран через территории стран Евразии.

Развитие транспортной инфраструктуры Индией и Китаем

Китай и Индия активно развивают собственную транспортную инфраструктуру, включая новые порты, железнодорожные и автомобильные маршруты. Развитие портов и морского транспорта позволяло им справляться с растущими объемами внешней торговли без зависимости от сухопутных транзитных транспортных коридоров, проходящих через другие страны Евразии. При этом загруженность крупных портов, перегруженность Суэцкого канала, проблемы в Малазийском и Баб-Эль-Мандебском проливах, изменение вектора торговых отношений России с рынка ЕС на рынок азиатских стран диктуют Китаю и в большей степени Индии необходимость рассматривать формирование сухопутных транзитных транспортных коридоров.

В результате потенциальные транзитные страны: ЦА, Южного Кавказа и другие, несомненно должны выстраиваться в стратегическую логистическую цепочку для удовлетворения спроса на транспортные услуги, поскольку Китай и Индия готовы всё больше и больше импортировать их логистический продукт.

Таким образом, можно обозначить, что странам **ЦА, Кавказа, Ближнего Востока** для увеличения своих экономик, необходимо **развивать транспортную инфраструктуру и качество экспорта транспортных услуг** в соответствии с спросом роста экономик крупных региональных торговых стран. При этом необходимо применять четко выработанную стратегию развития транзитных транспортных коридоров. Из этого следует, что в национальных интересах стран Центральной Азии можно обозначить – совместное усилие работ для предоставления экспорта логистического продукта по транзитным транспортным коридорам между диаметрально расположенными странами Евразии с крупными морскими портами через регион. Синергия стратегических приоритетов стран ЦА позволит снизить зависимость от высокой стоимости перевозок экспортных и импортных грузов для своих стран по территории соседних и других стран Евразии.

ГЛАВА II. ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ СРЕДНЕГО КОРИДОРА

В силу географического расположения между крупными державами регион ЦА находится в фокусе внимания, особенно после начала конфликта между Россией и Украиной в 2022 году, когда усилилась конкуренция между глобальными центрами силы. Геополитические интересы мировых держав в Центральной Азии не в последнюю очередь завязаны и на транспортных коридорах. Эти интересы привели к повышению значимости Среднего коридора, наряду с другими макрорегиональными проектами. В современном турбулентном мире реализация крупных транспортно-коммуникационных проектов сталкивается с тем, что политические мотивы, исходящие из интересов отдельных стран и блоков, часто превалируют над экономическими расчетами. И это требует от стран, планирующих участвовать в транспортно-коммуникационных проектах, тщательного анализа ожидаемых рисков и возможностей. В рамках анализа потенциала Среднего коридора важно обеспечить реализацию подхода, который основывается на учете интересов самих стран региона. Для минимизации геополитических рисков необходима координация транспортной политики государств Центральной Азии для извлечения максимальной выгоды от открывающихся возможностей.

Раздел 2.1. Национальные интересы стран региона

Азербайджан

С обретением независимости Азербайджан реализует амбициозный курс на развитие транспортной инфраструктуры. Одной из основных целей страны является превращение в транспортный хаб, поэтому и Средний коридор, и трансевразийский коридор «Север-Юг» оба важны для Азербайджана. Правительство вложило значительные средства в развитие и модернизацию автомобильных и железных дорог, чтобы обеспечить бесперебойное функционирование возросших объемов торговли. Кроме того, страна также создала крупнейший грузовой флот на Каспии. Азербайджан поэтапно реализует программу расширения своих портов для приема больших объемов грузов и эффективного перемещения товаров. Значительным шагом на пути реализации стратегического плана Азербайджана стало начало транспортировки нефти с использованием нефтяных танкеров местного производства.

Превращение в региональный транспортный узел – это не просто экономическая, но и долгосрочная стратегическая цель Азербайджана в вопросах укрепления национальной безопасности. Данный шаг соответствует видению диверсификации и снижению зависимости от доходов от нефти в постнефтяную эпоху. Более того, став важным игроком на мировых торговых путях, Азербайджан получит значительные геополитические рычаги влияния, тем самым укрепив свои позиции.

Внешняя политика Баку, начиная с 2008 года, характеризовалась балансированием или «равноудалением» между российско-центричными евразийскими структурами и блоком коллективного Запада. Напряженность между Россией и Западом только укрепила решимость Азербайджана не присоединяться ни к одной из противоборствующих сторон, но плодотворно сотрудничать с каждой. Этот выбор привел к поиску новой геополитической конфигурации и направлений развития. Здесь Центральная Азия выступает в качестве потенциального стратегического партнера для Азербайджана, предлагая геополитическое и экономическое выравнивание.

Важно то, что геополитический фон для Азербайджана изменился, и у страны появился большой люфт для маневра. В течение тридцати лет внешняя политика страны в основном была направлена на решение карабахской проблемы. После восстановления своей террито-

риальной целостности в 2023 году, Азербайджан получил возможность расширения спектра внешнеполитических связей. Углубление сотрудничества со странами Центральноазиатского региона, которые неоднократно выражали свою поддержку Азербайджану, стало одним из приоритетов страны.

Средний коридор подчеркивает ключевое значение Азербайджана, который играет в нем важную роль. Это значение объясняется наличием транспортной инфраструктуры, включающей в себя порты вдоль Каспийского моря, и прочных связей с соседними странами, такими, как Грузия и Турция, которые составляют важную часть Среднего коридора. Иными словами, тандем Азербайджан–Турция – поскольку две страны обычно работают вместе в геополитических и геоэкономических проектах – имеет преимущества для Запада, который стремится установить более глубокие связи с Центральной Азией, так как маршруты через Россию и Иран затруднены в силу санкционных режимов.

Азербайджан рассматривает Средний коридор в контексте развития экономики будущего – и как важное звено в транзитных цепочках, и для экспорта собственной продукции. Примером тому служит отправка продукции из Азербайджана в Китай в ноябре 2024 года посредством железнодорожного сообщения Баку – Сиань. С открытием грузового казахстанско-китайского терминала в городе Сиань в 2024 году значительно увеличился контейнерный транзит по маршруту ТМТМ из Китая. По итогам года было отправлено 358 контейнерных поездов, что в 33 раза больше по сравнению с предыдущим периодом. На 2025 год из Китая запланирована отправка порядка 600 контейнерных поездов по Среднему коридору¹⁸.

В 2017 году было завершено строительство «кавказского» звена Среднего коридора в виде железной дороги Баку – Тбилиси – Карс. С ростом значимости коридора обостряется вопрос повышения эффективности этой дороги. К 2024 году пропускная способность магистрали была увеличена до 5 миллионов тонн в год вместо прежних 1 миллиона тонн.

Актуальным вариантом разгрузки маршрута Баку – Тбилиси – Карс является открытие так называемого «Зангезурского коридора»¹⁹ – 43-километровой железной дороги, ведущей из основной территории Азербайджана в Нахичеванскую Автономную Республику. Он сокращает путь из Азербайджана в Турцию. В ныне функционирующей железной дороге Баку – Тбилиси – Карс, грузовым поездам приходится проезжать 250 км по территории Грузии, тогда как путь по Зангезурскому коридору значительно короче. Если учесть, что железнодорожные пути в ближайшем будущем будут продлены до азербайджанского приграничного села Агбенд, то расстояние между Турцией и Азербайджаном сократится в общей сложности на 343 км, что обеспечит экономию времени и средств на перевозку грузов и, по сравнению с маршрутом через Грузию, позволит сократить время в пути на один день. При этом функционирование Зангезурского коридора не уменьшит значимости железнодорожного сообщения Баку – Тбилиси – Карс. Наоборот, оба маршрута станут взаимодополняющими.

Открытие Зангезурского коридора принесет выгоду всем странам региона. Положительный эффект коснется стран, участвующих в транспортно-логистической цепочке «Азия – Европа», облегчит выход стран Азии на европейский рынок по сухопутным маршрутам и приведет к расширению логистических возможностей региона и повышению внешне-

¹⁸ Информация была озвучена в речи заместителя директора Дирекции интегрированного планирования при АО НК «КазахстанТемір Жолы» Алиби Тулегенова, <https://report.az/ru/infrastruktura/kazakstantemir-zholy-po-tmtm-v-2025-godu-iz-kitaya-planiruetsya-otpravka-600-kontejnernyh-poezdov/>

¹⁹ Армения не признает термин «Зангезурский коридор», считая его спорным, и предпочитает термин «путь сообщения через Южную Армению».

го спроса на транзитные услуги²⁰. После окончания Второй Карабахской войны в 2020 году у Азербайджан появилась возможность восстановить наземное сообщение с Нахичеванью и подключить Зангезурский коридор к международной транспортной сети. Подписанное по итогам войны Заявление Президента Азербайджанской Республики, Премьер-министра Республики Армения и Президента Российской Федерации обязало Армению обеспечить доступ граждан, транспорта и грузов в Нахичевань, а также гарантировать их беспрепятственное передвижение²¹. Этого не произошло – идет переговорный процесс, но на конец 2024 года вопрос пока не разрешен в силу позиции Армении.

Казахстан

Стратегические интересы Казахстана в регионе включают несколько аспектов.

Средний коридор представляет собой важный проект для Казахстана не только как логистический проект, но и инструмент укрепления независимости на международной арене. Он позволяет стране интегрироваться в глобальные цепочки поставок, привлекать инвестиции и укреплять связи с ключевыми партнерами, такими как ЕС и Турция. Кроме того, развитие Среднего коридора поддерживает инициативу «Один пояс, один путь» (далее – Пояс и путь), где Казахстан играет центральную роль в соединении Запада и Востока. Развитие Среднего коридора даст возможность Астане расширить свои геополитические связи и диверсифицировать экономические партнерства. Казахстан планирует усилить сотрудничество с тюркским миром, Западом и странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Развитие транспортной инфраструктуры в рамках Среднего коридора способствует стимулированию внутрирегионального развития и улучшению доступности и взаимосвязанности стран Центральной Азии.

Роль Среднего коридора **не ограничивается транзитной функцией**. Казахстан активно использует этот маршрут для продвижения товаров собственного производства, включая нефтехимическую продукцию, зерно, уголь и цветные металлы. В целом, благодаря улучшению логистической инфраструктуры, экспорт в Европу за первые 10 месяцев 2023 года

Бокс 1. 20 июля 2023 года на первом Саммите «Центральная Азия + Совет сотрудничества арабских государств Залива» Президент Казахстана Касым-Жомарт Токаев заявил о планах увеличить грузопоток через Транскаспийский международный транспортный маршрут и довести его до 500 тыс. контейнеров в год к 2030 году.

Источник: Президент Касым-Жомарт Токаев принял участие в первом Саммите «Центральная Азия + Совет сотрудничества арабских государств Залива» / <https://www.akorda.kz/ru/prezident-kasym-zhomart-tokaev-prinyal-uchastie-v-pervom-sammite-centralnaya-aziya-sovet-sotrudnichestva-arabskih-gosudarstv-zaliva-206553>

увеличился на 32%,²² что подчеркивает растущее значение экспортного канала для Казахстана. Данные процессы идут параллельно с развитием инфраструктуры, включая модернизацию портов Актау и Курык. В будущем цифровизация логистики и стандартизация процедур помогут Казахстану укрепить свои позиции как экспортера.

Существует ряд геополитических рисков, которые могут повлиять на реализацию проекта. Основным вызовом является конкуренция с другими транспортными маршрутами. Так,

²⁰ Zangezur Corridor Versus Crossroads Of Peace: Plan Versus Declaration, F.Shafiyev; On the Prospects of the Zangezur Corridor for Central Asia, N.Umarova

²¹ <http://kremlin.ru/events/president/news/64384>

²² Асель Шайхынова, «KTZ Express: контейнеризация в Казахстане набирает обороты», 15 декабря 2023 года, <https://rail-news.kz/ru/news/16317-ktz-express-konteinerizaciia-v-kazaxstane-nabiraet-oboroty.html>

развитие альтернативных маршрутов (Северный и Южный коридоры) может снизить привлекательность Среднего коридора, создавая давление на конкурентоспособность Казахстана как транзитного узла для грузовладельцев и инвесторов. Кроме того, вовлечение других государств и иностранных компаний в реализацию Среднего коридора может изменить баланс сил в регионе и создать новые геополитические риски. Россия в условиях западных санкций уделяет большое внимание реализации проекта Международного транспортного коридора (МТК) «Север – Юг». США и ЕС важное место в своих стратегиях отдают развитию Среднего коридора как противовеса. Китай в рамках инициативы «Пояс и путь» также заинтересован в реализации Среднего коридора в контексте геополитических рисков, связанных с российско-украинским конфликтом. Как следствие, Казахстан принимает участие в реализации всех этих коридоров. Однако вероятность эскалации конфликта между Западом и Россией может внести значительные изменения в транспортную политику как внутри ЕАЭС, где странами-участниками являются Казахстан и Россия, так и в рамках сопряжения Северного, Среднего и Южного коридоров.

Серьезным вызовом также является необходимость постоянного обновления инфраструктуры, которая требует значительных инвестиций в ее развитие. Эти капиталовложения могут представлять собой финансовые риски для Казахстана в условиях изменчивой мировой экономической ситуации и колебания цен на энергоносители.

Геополитические возможности для Казахстана

Для Казахстана, страны с богатыми ресурсами и геостратегическим положением, развитие Среднего коридора открывает широкие перспективы. Создание эффективного транспортного маршрута способствует развитию его экономики и расширению торговых возможностей. Увеличение объема транзитных грузов приведет к росту инвестиций в инфраструктуру и созданию новых рабочих мест. Правительство Казахстана уже вложило в 2022–2024 годах более \$2,5 миллиарда в модернизацию портов и железнодорожной инфраструктуры по маршруту Среднего коридора. Эти вложения направлены на увеличение пропускной способности, что позволяет Казахстану привлекать больше грузопотоков. Казахстан использует стратегию со-финансирования, чтобы минимизировать риски для госбюджета, в которой ключевым элементом остается привлечение иностранных инвестиций, включая финансирование от ЕБРР и Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АИВ).

Можно выделить следующие форматы партнерства, в которых Казахстан играет ключевую роль.

Партнерство «Казахстан–Россия–Китай» формируется вокруг транспортных коридоров «Север – Юг» и инициативы «Пояс и путь». Казахстан является транзитным узлом на этих маршрутах. Как ключевой узел, он уже принимает активное участие в транспортном маршруте «Север – Юг». Россия заинтересована в дальнейшей реализации Северного коридора, но и готова воспользоваться потенциалом Среднего для развития торговли между определенными российскими регионами и провинциями западного Китая, перевоза грузов по веткам через Казахстан. В контексте геополитической турбулентности и экономических санкций, Средний коридор – более безопасный и выгодный маршрут как для Пекина в рамках инициативы «Пояс и путь», так и для Москвы. Сотрудничество Москвы и Пекина может оказать положительное влияние на будущие транспортные пути в ЦА, способствуя их развитию, модернизации и укреплению интеграции в регионе.

Партнерство «Казахстан–Азербайджан–Турция» связано с развитием железной дороги «Баку – Тбилиси – Карс». Казахстан и Азербайджан активно сотрудничают в этом направлении, что позволяет им развивать транспортные связи с Турцией. Для стран

Центральной Азии, реализация Зангезурской инициативы – важный элемент схемы выхода на рынки Турции, Румынии и Болгарии через Азербайджан.

Партнерства дополняются и элементом соревновательности. Например, соглашение между Китаем, Кыргызстаном и Узбекистаном о строительстве железной дороги (см. ниже) создает возможность формирования альтернативного маршрута через юг Центральной Азии. Однако данный маршрут ограничен в своей пропускной способности по сравнению с маршрутами через казахско-китайскую границу. Правительство Казахстана рассматривает подписание данного соглашения как стимул для повышения эффективности собственного маршрута, активно развивая мультимодальные перевозки и цифровизацию, что может сделать его маршруты более привлекательными для грузопотоков.

Кыргызстан

Кыргызстан заинтересован в развитии Среднего коридора для реализации следующих целей:

1. Разнообразие транспортных маршрутов. Использование альтернативных маршрутов может помочь Кыргызстану диверсифицировать свою экономику и уменьшить зависимость от транспортных коридоров, которые проходят через Россию.

2. Развитие транспортной инфраструктуры. Участие в развитии коридоров будет способствовать модернизации, что может благоприятствовать экономическому росту страны.

3. Экономические выгоды. Коридор может предоставить возможности для увеличения торговли и инвестиций, что скажется на развитии Кыргызстана. При этом, существуют экономические риски, связанные с низкой рентабельностью проекта по сравнению с альтернативными маршрутами, такими как Северный коридор.

4. Геополитический баланс. Разработка альтернативных транспортных маршрутов может помочь Кыргызстану укрепить свою независимость и избежать политического давления со стороны России или Китая, к которым привязана его экономика.

По мнению эксперта из Кыргызстана, Средний коридор будет увеличивать объемы не только транзитных услуг, но и возможности экспорта собственной продукции в западные страны. Будет оказано влияние на диверсификацию экспорта в сторону доминирования доли, переработанной над сырьевой продукцией и расширение географии западных стран, принимающих участие в торговле с Кыргызстаном.

В рамках Южного транспортного коридора функционирует маршрут «Иран – Туркменистан – Узбекистан – Кыргызстан». Данный железнодорожный путь проложен из порта Бендер-Аббас до города Ош. За девять месяцев 2023 года на этом направлении было перевезено свыше 33 тысяч тонн грузов. Прорабатывается вопрос тестового запуска контейнерного поезда между Ираном и Кыргызстаном. Бишкек через иранские дороги рассчитывает выйти на рынки Ближнего Востока²³. Вопрос о соответствии Среднего коридора интересам Кыргызстана будет зависеть от условий и соглашений, заключенных с другими игроками. Множество факторов, включая экономические и геополитические, могут повлиять на решения Кыргызстана. Стране придется балансировать между обязательствами по членству в экономических союзах и стремлением к развитию других инициатив, таких как Средний коридор. Это потребует гибкости, дипломатии и поиска компромиссов с другими членами союзов и партнерами по торговле.

²³ Наргиза Умарова, «Как Центральная Азия сотрудничает с Ираном для доступа к мировым рынкам?» The Diplomat https://translated.turbopages.org/proxy_u/en-ru.ru.d183df11-6757fecc-ce1824b9-74722d776562/https://thediplomat.com/2024/08/how-does-central-asia-cooperate-with-iran-to-access-world-markets/

Таджикистан

Республика Таджикистан не очень активно интегрирована в процесс создания Среднего коридора. Таджикистан – единственная страна, которая не подписала документ об инвестировании по итогам Инвестиционного Форума в январе 2024 г. в Брюсселе. По словам министра транспорта Таджикистана Азима Иброхима, такой шаг связан с желанием изучить детали кредитования, чтобы в дальнейшем не возникли сложности с возвращением долгов²⁴. Такая позиция может свидетельствовать об определенных сомнениях в гарантиях окупаемости Среднего коридора, поскольку, с экономической точки зрения, он не является преобладающим над уже действующими. В среднесрочной перспективе будет сложно значительно увеличить объем товарооборота между Таджикистаном и Европейским союзом, который бы принес экономические дивиденды в силу дороговизны доставки товаров в европейские страны.

В то же время, в будущем Средний коридор должен стать важным маршрутом для выхода на европейский рынок. Как показывает практика, в период 2020–2024 гг., европейский вектор торгово-экономического сотрудничества Таджикистана набирал обороты²⁵. В среднем, ежегодно товарооборот Таджикистана и ЕС составляет более 400 миллионов евро в год. Ожидается подписание соглашения о расширенном партнерстве с ЕС. Таджикистан объявил 2024–2026 годами ускоренной индустриализации экономики и параллельно ведет переговоры с Брюсселем о получении статуса бенефициара GSP+. С получением этого статуса Таджикистан вправе беспошлинно экспортировать на рынок ЕС свыше 6 тысяч наименований товаров²⁶. Эти события должны открыть окно возможностей для получения доступа к европейскому рынку.

Таджикистан готовится к интенсификации торгово-экономических отношений с Европой. В 2022–2024 годах страна ввела в эксплуатацию ряд промышленных предприятий, которые нацелены на экспорт продукции в Европейский союз по льготной системе. Некоторые из этих предприятий напрямую поддерживаются USAID и европейскими странами в технологическом процессе и технологической стандартизации с тем, чтобы производимая продукция отвечала европейским требованиям. Таким образом, Средний коридор для Таджикистана в перспективе станет маршрутом вывоза своей продукции. Основными статьями экспорта на европейские рынки являются драгоценные металлы и камни, текстильная продукция и строительные материалы.

В региональном контексте Таджикистан исходит из того, что Средний коридор способствует развитию внутрирегиональной взаимосвязанности. При этом, новым фактором является то, что Таджикистан поднял уровень сотрудничества с Азербайджаном до стратегического партнерства именно в разгар активного продвижения инициативы Среднего коридора. Анализ материалов СМИ и официальных заявлений экспертом проекта показывает, что Таджикистан заинтересован в транзитных возможностях Азербайджана, поскольку Баку занимает важное стратегическое положение²⁷. В 2023 и 2024 гг. президенты Азербайджана и Таджикистана совершили ответные государственные визиты в Душанбе и Баку. Одной из

²⁴ <https://www.asiaplustj.info/ru/news/tajikistan/economic/20240209/tadzhikistan-vozderzhivaetsya-ot-polucheniya-kreditov-dlya-sozdaniya-transportnogo-koridora-es-tsa-v-obhod-rossii>

²⁵ <https://khover.tj/rus/2024/03/evropejskij-soyuz-razrabatyvaet-novuyu-programmu-finansirovaniya-prioritetnyh-napravlenij-tadzhikistana/>

²⁶ <https://asiaplustj.info/ru/news/tajikistan/society/20240115/postuchali-i-zh-dem-s-pri-kakih-usloviyah-tadzhikistan-primut-v-gsp>

²⁷ https://azertag.az/ru/xeber/posol_tadzhikistan_vse_aktivnee_ispolzuet_transportnyi_potencial_azerbaidzhana-1394

важных тем переговоров на высшем уровне стало именно сотрудничество сторон в транспортно-коммуникационной отрасли и в грузоперевозках²⁸.

Параллельно развиваются и северные, и южные маршруты. Таджикистан является частью международного транспортного коридора «Север – Юг», постановление о присоединении к которому было подписано Президентом Эмомали Рахмоном 1 октября 2004 года. В октябре 2022 года таджикская сторона предложила свои услуги по организации автомобильных перевозок из Китая в Турцию с подключением Узбекистана, Туркменистана и Ирана. Так возник новый коридор «Таджикистан – Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция» (ТУТИТ). Таджикистан как инициатор заинтересован в эффективном использовании Южного коридора, так как он не предусматривает морского транзита. Расстояние от таджикско-китайской границы до Турции по данному коридору составляет 5471 км. Маршрут интересен Таджикистану в силу экономической выгоды и относительно короткого расстояния и рассматривается как важная составляющая региональных проектов в транспортной отрасли. В июне 2025 года в Таджикистане ожидается сдача в эксплуатацию внутренних автомобильных дорог по данному маршруту, что сократит время доставки грузов и повысит его удобство. Стоит особо отметить, что ранее ввод данной автодороги в эксплуатацию ожидался лишь в 2026 г. С таджикской стороны ведутся активные работы по строительству и реконструкции отдельных участков этой автомобильной дороги и созданию новых, а также по улучшению состояния придорожных сервисов и организации безопасности движения.

Узбекистан

Как отмечают узбекские эксперты, Узбекистан проводит внешнюю политику, основанную на принципе равноудаленности от глобальных центров силы²⁹, что для страны, расположенной в самом сердце Центральной Азии и граничащей с Афганистаном, является оптимальной стратегией. Узбекистан развивает отношения со всеми странами, особенно со стратегическими партнерами. Россия, Китай и Казахстан являются ключевыми внешнеэкономическими и стратегическими партнерами в обеспечении региональной безопасности в ЦА.

В то же время Узбекистан стремится увеличить географию экспорта и товарооборота. В частности, в официальном документе, который включает утвержденные цели и направления развития страны до 2030 года – Стратегия «Узбекистана – 2030» (по Указу Президента Республики Узбекистан, от 11.09.2023 г. № УП-158), – поставлена цель повышения объема готовой и полуготовой продукции в составе экспорта в 3,3 раза и расширения экспорта готовой и технологической продукции в государства Европы в рамках GSP^{30, 31}.

Узбекистан дважды ограничен от открытых морских портов, что является ключевым фактором, влияющим на экономические и геополитические интересы и возможности. При условии снижения транспортных расходов и реализации транзитного потенциала Узбекистана, его геополитические возможности увеличатся. Ключевыми проектами в рамках реализации Среднего коридора для Узбекистана являются:

• **Железнодорожный коридор «Китай–Кыргызстан–Узбекистан» из Азии в Европу и обратно** (ККУ), обсуждение и согласование которого шло с конца 1990-

²⁸ https://president.tj/event_by_theme_/bilateral_relations/azerbaijan/37621

²⁹ Эргашев Б. Принцип «сбалансированной равноудаленности в отношении мировых центров силы» во внешней политике Узбекистана // Россия и новые государства Евразии. – I (XLVI), 2020. Стр. 124-136

³⁰ <https://lex.uz/ru/docs/6600404>

³¹ Generalized System of Preferences (GPS) предоставляет возможность уменьшения или отмены тарифных ставок на определенные виды товаров, произведенных в развивающихся странах и ввозимых ими на территорию развитых стран.

х гг. В итоге, 14 сентября 2022 года в рамках Самаркандского саммита Шанхайской Организации Сотрудничества (ШОС) было подписано трехстороннее соглашение о строительстве железной дороги между Министерством транспорта Республики Узбекистан, Министерством транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики и Государственным комитетом по развитию и реформам Китая. Запуск ККУ в рамках Среднего коридора обеспечит участникам трансевразийской торговли один из оптимальных маршрутов сухопутного сообщения из Азии в Европу и в противоположном направлении. Узбекистан и Кыргызстан смогут реализовать свои транзитные потенциалы, когда дорога войдет в строй, как намечено, в 2030 году.

Узбекистан выделяет собственные средства в рамках реализации данного проекта³². Фонд реконструкции и развития выделил Узбекистану кредит акционерному обществу «Узбекистон темир йуллари» – регулятору железных дорог Узбекистана, – в размере \$255 миллионов. Эти капиталовложения будут направлены на финансирование доли Узбекистана в уставном капитале проектной компании железной дороги «ККУ»³³. Кредиты предоставляются под 5 процентов годовых на 15 лет, включая 7 лет льготного периода. Стороны создадут совместную проектную компанию на территории Кыргызстана, что позволит оптимизировать взаимодействие между странами-участницами. Доля Китая в компании составит 51%, Кыргызстана – 24,5% и Узбекистана – 24,5%. Проектированием и строительством железной дороги займется китайская компания China Railway International³⁴.

• **Южный транспортный коридор «Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция»** создает для Узбекистана возможности выхода в морские порты и реализации транзитного и торгово-экономического потенциала. При этом реализация проекта ККУ может стать составной частью данного коридора. Преимуществами Южного коридора является использование железнодорожного транспорта на всем пути и единый размер железнодорожной колеи в Иране и Турции. Ожидается, что технологических сложностей и количеств пересечений национальных границ будет меньше, что увеличит скорость движения. Кроме того, Иран в последние годы активно инвестирует в свою транспортную инфраструктуру, повышая ее качество. У этого маршрута есть свои риски безопасности, связанные с ирано-израильским противостоянием и санкционным режимом, но работа в этом направлении должна быть продолжена.

Интересы Узбекистана можно рассмотреть сквозь следующие партнерства. **Партнерство «Узбекистан – Иран – (Индия)-Пакистан».** Транспортные коридоры через Пакистан или Иран для Узбекистана представляют собой взаимодополняющие проекты. Для Узбекистана важно иметь транспортные коридоры и через Иран, и через Пакистан. Обе страны стремятся стать крупными транспортными узлами в южном направлении. Во многом конкурентоспособность данных коридоров связывается с позицией Индии и США. В силу конфликтных отношений Индии и Пакистана, Индия поддерживает развитие маршрута через Иран, в то время как США, у которых напряженные отношения с Ираном, поддерживают пакистанское направление. Но между Тегераном и Исламабадом наблюдается не только конкуренция, но и антагонизм суннитско-шиитских противоречий, политических стратегий и позиций. В дальнейшем рост конкуренции между маршрутами через Иран или Пакистан возможен.

³² <https://lex.uz/ru/docs/7008648>

³³ <https://www.uzdaily.uz/ru/uzbekistan-temir-iullari-vneset-255-mln-v-proektnuiu-kompaniiu-zhd-kitai-kyrgyzstan-uzbekistan/>

³⁴ <https://www.uzdaily.uz/ru/v-bishkeke-otkryli-zheleznodorozhnnuiu-kompaniiu-kitai-kyrgyzstan-uzbekistan/>

Партнерство «Узбекистан – Иран – Турция»

Маршрут «Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция», проходящий через Южный коридор, затрагивает интересы нескольких государств, каждое из которых стремится к развитию взаимовыгодного сотрудничества. Взаимодействие Турции и Ирана в рамках данного маршрута в прошлом сопровождалось определенными сложностями. Например, в 2014 году на турецко-иранской и ирано-туркменской границах возникли затруднения с пересечением границы грузовым транспортом, что повлияло на торговые потоки в регионе. В 2023 году также наблюдались ограничения транзитных грузоперевозок из Турции в Туркменистан через Иран, что потребовало дополнительных дипломатических и экономических решений.

Узбекистан предпринимает шаги для развития всестороннего партнерства, а именно 1 ноября 2023 года в рамках заседаний Организации экономического сотрудничества министры транспорта Узбекистана, Туркменистана, Ирана и Турции подписали Протокол о развитии транспортного коридора «Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция». Согласно Протоколу, от каждого государства-участника были назначены операторы, ответственные за контейнерные перевозки по железной дороге, и была достигнута договоренность о проведении пробных перевозок по коридору, а также о предоставлении тарифных скидок на перевозки. В целях дальнейшего развития коридора было направлено официальное письмо с призывом к Китаю, Кыргызстану и Таджикистану присоединиться к данному Протоколу.

Раздел 2.2. Геополитика и геоэкономика в региональном масштабе

Для отрезанных от морского транспорта стран Центральной Азии важно развивать как можно больше транспортных коридоров. При этом Средний коридор в планируемом виде – это больше результат возникших новых геополитических реалий и вынужденных действий внешних экономических акторов, а не целенаправленный выбор самих государств Центральной Азии. Параллельно развивается Южный коридор, который с большой вероятностью будет конкурентом Среднего. При этом, наличие общих интересов государств Центральной Азии в эффективном использовании открывающихся возможностей по привлечению иностранных инвестиций в развитие транспортных проектов стало катализатором решения внутрирегиональных разногласий. Государства Центральной Азии и Азербайджан в целом являются стабильными странами. Риски безопасности, исходящие из региона, малы, и недавние проблемы и конфликты имеют устойчивую тенденцию к разрешению. Ситуация в Казахстане после январских событий 2022 года заметно стабилизировалась, и правительство принимает меры для преодоления причин, спровоцировавших её. Казахстан в прошлом закрывал границу с Кыргызстаном, и вследствие этого у Бишкека осталось недоверие к надежности данного транзитного партнерства. Отношения Кыргызстана и Таджикистана, обострившиеся в результате напряженности на границе в 2020–2021 годах, улучшаются в результате переговорного процесса о разграничении спорных территорий. К 4 декабря 2024 г. Таджикистан и Кыргызстан полностью завершили описание оставшихся участков государственной границы³⁵. Хотя транзит через Зангезурский коридор остается неразрешенным, но и в этом случае наметились позитивные сдвиги в двусторонних переговорах.

³⁵<https://khovar.tj/rus/2024/12/sostoyalas-vstrecha-sopredsdatelej-pravitelstvennyh-delegatsij-tadzhikistan-i-kyrgyzskoj-respubliki-2/>

Риски безопасности скорее могут исходить извне региона, но их сложнее предсказать. Раздувание войны на Ближнем Востоке и распространение последствий на сопредельные страны, как и смена власти в Сирии в декабре 2024 года являются факторами риска как в прямых формах, так и в придании импульса международному терроризму и рекрутированию в террористические организации, которые имеют сторонников в Центральной Азии и Азербайджане. Впрочем, подобная опасность существует и в других регионах мира.

Конфликт России и Украины. По оценке Симуса Даффи, научного сотрудника Института Гувера Стенфордского Университета³⁶, Средний коридор является небезопасным, так как уже наблюдались угрозы Каспийской флотилии – российскому флоту в регионе, – со стороны Украины в силу того, что маршрут через Каспий служил магистралью для экспорта беспилотных летательных аппаратов из Ирана в Россию. Возможно, по этой причине Украина стремилась нанести удар по региону, когда над российским портом Астрахань на Каспии было сбито несколько беспилотников. Со стороны Украины это не первая атака; до этого случился августовский 2022 г. удар по Новороссийску, из терминала которого осуществляются поставки казахстанской нефти в Германию.

Противостояние между Ираном и Израилем. Данное противостояние негативно отразится на маршрутах через Иран и Турцию. Он может оттолкнуть инвесторов или остановить процесс активизации Южного коридора, что будет выгодно для Запада, так как этот маршрут имеет серьезную перспективу для Пекина и Тегерана.

Неурегулированность отношений между Азербайджаном и Арменией. Вопрос запуска Зангезурского коридора остается открытым в силу отсутствия мирного соглашения с Арменией. Пока вопросы границ не будут окончательно решены, сохраняется риск эскалации. Однако у Азербайджана есть альтернатива в лице Грузии – не самая эффективная по сравнению с маршрутом через южную Армению, но более политически надежная в силу дружественных двусторонних отношений.

Для южных путей опасностей больше. В отличие от Среднего коридора через Центральную Азию, Трансафганский маршрут несет в себе ряд существенных рисков, связанных с вопросами безопасности, технологии строительства, инвестиций и дипломатических конфликтов между участниками маршрута. В Афганистане базируется ряд международных террористических организаций, и гарантии обеспечения безопасных грузоперевозок и строительства маршрута через его территорию неопределенны. Высокие риски являются ключевыми сдерживающими факторами. Кроме того, возможны высокие суммы страховки из-за пересечения территории Афганистана, а также афгано-пакистанской границы, где пограничные вооруженные столкновения стали носить системный характер после прихода талибов к власти.

Отметим также, что страны ЦА опасаются стать объектом чужой игры. Усиление геополитической конкуренции между мировыми державами за установление влияния в регионе, используя Средний коридор как экономическое оружие против России, создает для этого предпосылки. С этой точки зрения Центральной Азии отводится роль не субъекта, определяющего контуры Среднего коридора, а объекта, находящегося в поисках возможности встроиться в товарно-логистические схемы, инициированные более влиятельными игроками. Страны региона не хотят попасть под жернов истории, когда внешние силы будут решать свои проблемы за их счет.

Существуют также риски геополитического свойства, которые не представляют угрозы безопасности, но могут осложнить отношения с теми или иными странами и центрами силы.

³⁶ Seamus Duffy, «Why the Middle Corridor Is a Double-Edged Sword», The Diplomat, 14 декабря 2023 года, <https://thediplomat.com/2023/12/why-the-middle-corridor-is-a-double-edged-sword>

Раздел 2.3 Оценка геополитических рисков и вызовов странами региона

С оглядкой на Россию

Россия является стратегическим партнером стран ЦА. Экономика, торговля и безопасность всего региона связаны с Россией. Позиция России учитывается всеми странами. Исторически Центральная Азия преимущественно использовала транзитные возможности России и Белоруссии при торговых операциях с европейскими странами и сейчас не отказывается от традиционных маршрутов, проходящих по территории России. Все страны региона являются членами Содружества Независимых Государств (СНГ), и часть стран – членами Евразийского экономического союза (ЕАЭС), что накладывает определенные обязательства и в транспортной отрасли. Пунктом 6.4.2 «Плана мероприятий по реализации стратегических направлений» Совета Евразийской экономической комиссии ЕАЭС от 5 апреля 2021 предусмотрена совместная реализация значимых инфраструктурных проектов на евразийском пространстве, создание транспортных коридоров, в том числе трансконтинентальных и межгосударственных, и увеличение пассажирских и грузовых перевозок с целью реализации транзитного и логистического потенциала Союза³⁷.

Россия активно продвигает собственные транспортные коридоры с участием крупных региональных экономик. Наиболее существенным можно назвать договоренности России с Ираном и Индией о развитии транспортного коридора «Север – Юг», который должен соединить Индию через Иран и Каспий со странами Балтики. Этот маршрут призван стать одной из альтернатив водному пути через Суэцкий канал и Красное море, навигацию через который затрудняет противостояние Израиля и йеменских хуситов.

Интерес России – не в том, чтобы препятствовать странам региона реализовывать собственные возможности, которые идут на благо их экономического развития, а в том, чтобы эти страны участвовали в тех проектах, в которых заинтересована Москва. Иными словами, если страны не отказываются от сотрудничества по линии «Север – Юг» из-за Среднего коридора или в силу иных причин, их остальные начинания являются их собственным делом. Например, для России более важна заинтересованность Азербайджана в МТК «Север – Юг», чем его вовлеченность в Средний коридор, а для Азербайджана развитие обоих коридоров важно в одинаковой степени. Сотрудничество с Россией остается значимым элементом транспортной политики Казахстана, учитывая членство обеих стран в ЕАЭС. В 2023 году Казахстан подписал меморандум о расширении маршрутов «Север – Юг» с Россией.

Однако конфронтация России и Запада и санкции против России сделали использование российской территории более затруднительным и усилили необходимость диверсификации маршрутов. Стратегическое значение России для Казахстана уменьшается в транспортной логистике, но сохраняется в контексте общего регионального сотрудничества. Стратегия Казахстана направлена на баланс между региональной интеграцией и национальными интересами. ЕАЭС рассматривается как инструмент экономического сотрудничества, а не геополитической зависимости. Поэтому Казахстан использует членство в ЕАЭС для сохранения доступа к рынкам и гармонизации стандартов, одновременно развивая альтернативные маршруты, такие как маршрут через Каспийское море, и увеличивая использование нефтепровода Баку – Тбилиси – Джейхан.

Теоретически проект Среднего коридора частично конкурирует с российскими логистическими маршрутами, но пока Россия официально не отреагировала на его пропаган-

³⁷ Доклад «О создании и развитии транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, один путь» // Евразийская комиссия, Москва – 2022. – С. 9.

ду и не рассматривает его в качестве конкурентоспособного проекта. Значительная часть российских экспертов оценивают коридор скептически. Его сравнение с Транссибом – электрифицированной железнодорожной линией протяженностью около 10 тыс. км по территории России – не в пользу Среднего. По мнению российских экспертов, технические возможности Транссиба позволяют освоить объемы грузоперевозок до 100 миллионов тонн в год, в том числе международного транзита в контейнерах на уровне 200–300 тыс. TEU из Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) в Европу и Центральную Азию. Пока ни Средний коридор, ни Север – Юг не могут похвастаться сопоставимыми пропускными способностями. Стоимость транзита по Транссибу на 30% ниже стоимости перевозки по Среднему коридору. Казахстан, по данным экспертов проекта, возобновил транзит зерна и других товаров по территории России.

Со своей стороны, эксперты стран ЦА опасаются, что политическая тишина может смениться активной политикой и создаст столкновение интересов в отношениях с Россией. Экспертное сообщество России и Ирана уже предупреждало страны Центральной Азии о нежелательности обхода российской территории³⁸.

Сомнения в окупаемости инвестиций

Анализ транспортных коридоров показывает, что Средний коридор является дорогим и требующим серьезных инвестиционных вложений в транспортно-логистическую инфраструктуру. Набор кредитов для каждой страны несет определенный уровень уязвимости. И возникает ряд вопросов: насколько Средний коридор оправдывает ожидаемые инвестиции и будут ли эти инвестиции носить характер окупаемости при его слабом использовании? Какие объекты и маршруты будут выбраны? Будет ли Средний коридор со своей мультимодальностью активно и приоритетно использоваться в условиях турбулентной и малопредсказуемой мировой экономики? Не останутся ли страны ЦА в долгах перед Западом?

Например, для Таджикистана опасением, связанным с европейскими кредитами, являются перспективы увеличения экспорта в таком объеме, чтобы государственный бюджет не испытывал давления в связи с необходимостью возвращения кредитов, привлеченных на создание коридора. Узбекистан разделяет это мнение: Средний коридор может нести инвестиционные и кредитные риски «неокупаемости» в случае слабого использования данного маршрута со стороны транспортных и логистических компаний из-за мультимодальности, наличия ряда барьеров и дороговизны перевозок.

Сохранение интереса к коридору со стороны ЕС

Проект Среднего коридора не нов. В 1993 г. Европейский союз инициировал создание транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия – ТРАСЕКА, который состоит из 13 стран, но не очень активно пытался его развивать. В 2013 г. было подписано соглашение об учреждении Координационного комитета по развитию ТМТМ между компаниями из Казахстана, Азербайджана и Грузии, и в 2017 году международная ассоциация по развитию маршрута приступила к работе. Новый уровень глобальной конфронтации актуализовал бывшее начинание. Интеграция с ТРАСЕКА запущена: 10 февраля 2023 г. в Тбилиси был подписан Меморандум о сотрудничестве между ТРАСЕКА и ТМТМ, то есть Средним коридором. Учитывая существующую конкуренцию между прикаспийскими государствами в стремле-

³⁸ <https://www.ritmeurasia.ru/news> – 2024-05-21-sredinnyj-koridor-v-chem-opasnost-dlja-rossijsko-kazahstanskikh-otnoshenij-73439

нии перетянуть на себя грузопотоки, ряд противоречий, присущих ТРАСЕКА, унаследовал и Средний коридор.

После начала войны в Украине произошло возрождение прежней идеи. В июле 2022 года на полях саммита ООН президенты Узбекистана Шавкат Мирзиёев и Туркменистана Сердар Бердымухамедов провели встречу с главой Европейского совета Шарлем Мишелем. Брюссель уделяет внимание важности развития Среднего коридора и планирует инвестировать 10 миллиардов евро на развитие инфраструктуры в форме кредитов правительствам³⁹. Разработана региональная транспортная программа, финансируемая ЕС, которая будет принята в 2025 г. Создана координационная платформа и запущен инструмент Twinning резидент-консультантов, в рамках которого советники из ЕС будут внедрены в министерства транспорта стран Центральной Азии⁴⁰.

Страны региона намерены нарастить торговлю с Европейским союзом и со странами, расположенными вдоль Среднего коридора, и заинтересованы в обеспечении безопасных и надежных маршрутов. Товарооборот между странами Центральной Азии и ЕС увеличился на 50% в период с 2012 по 2023 год, львиную долю которого оставляет товарооборот между ЕС и Казахстаном. Конкуренция за тесное сотрудничество с Казахстаном между Россией и Евросоюзом усиливается. Для европейских компаний возникла необходимость найти обходные маршруты для продолжения грузоперевозок в обход территории РФ. Европейцы вынуждены подстраиваться под новые реалии, чтобы обеспечить бесперебойную поставку товаров из Китая. Если до 2022 года всех устраивало использование «Транссиба», то в новых условиях торговля с Евросоюзом серьезно осложнена.

Конфликт в Украине геополитически сильно изменил Евросоюз в сторону конфронтации с Россией и придал ему ранее несвойственную военно-политическую составляющую. Страны ЦА и Азербайджан стали одним из театров этой конфронтации. Их экономики несут прямые экономические потери и страдают от вторичных санкций. Геополитика тесно связана с безопасностью, но у стран региона и ЕС разные парадигмы безопасности. Россия и Китай для них не враги, а стратегические партнеры, и при этом углубление зависимости от внешних игроков, включая ЕС, может повлиять на национальную безопасность.

Интерес самого Европейского союза к Среднему коридору – конъюнктурный, и необходимо понять, сохранится ли он с учетом его мультимодальности и слабой развитости по сравнению с традиционными коридорами по территории России. Незнание как перспективы, так и актуальности Среднего коридора могут стать определяющей переменной. Целесообразность самого коридора в среднесрочной перспективе, особенно на фоне заявлений Вашингтона о необходимости разрешения украинского конфликта, под вопросом. После прихода к власти в США Дональда Трампа увеличивается фактор непредсказуемости, а также вероятность снижения конфронтации между Россией и Западом, – и возвращения перевозчиков к Транссибу.

ЕС также известен своей бюрократизацией, так как его проекты должны соответствовать массе различных резолюций. Выполнение всех требований может замедлять темпы строительства и осложнять бизнес, поэтому проекты Евросоюза часто тяжелы в осуществлении.

³⁹ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_24_501

⁴⁰ <https://www.caspianpolicy.org/research/category/eu-unveils-new-middle-corridor-coordinating-platform>

Интересы соседних государств

Китай

Растущий Китай представляет собой ведущую державу в мировой экономике, но политика западных стран в отношении Китая противоречива и, очевидно, стоит на пороге изменений. США являются главным по объему торговым партнером Китая. Несмотря на такое сотрудничество, американские политики называют Пекин прямой угрозой. Китай и Европейский союз остаются важнейшими торговыми партнерами. Несмотря на политические разногласия, торгово-экономическое сотрудничество между ЕС и Китаем показывает устойчивый рост. По состоянию на 2023 г., товарооборот составил 739 миллиардов евро⁴¹, а объем грузооборота – более 110 млн тонн. В 2022 году Китай, как следует из данных таможенной статистики страны, продал Евросоюзу больше, чем купил у него. В Европе эта зависимость вызывает беспокойство – но нет решения, что с ней делать. ЕС в будущем, вероятно, предстоит решить вопрос о снижении своей зависимости от торговли с Китаем.

Китай как главный экспортер, отправляющий свои товары в Европу, при выборе маршрутов будет соблюдать прагматизм и осторожность с учетом стратегического партнерства с Россией. Он пользуется возможностями железнодорожной сети «Китай – Европа», основываясь на маршрутах через Россию и Казахстан. В рамках проекта «Пояс и путь» запущены три транспортных коридора между Китаем и Европой – восточный, центральный и западный. Первые два проходят через Россию и соединяются с Транссибом. Третий из них (Средний коридор) не имеет такого стратегического значения для Китая, как для ЕС и Турции, но у него есть поддержка. Китайские официальные лица называют все транспортные коридоры, следующих по маршруту «Китай – Европа», частью собственной геополитической инициативы «Пояс и путь». Председатель Си в своем выступлении на саммите «Центральная Азия – Китай» в мае 2023 года в Сиане заявил, что Китай будет поддерживать строительство Транскаспийского международного транспортного маршрута, а также наращивать потенциал железнодорожных контейнерных терминалов. По Среднему коридору осуществляется железнодорожное сообщение из китайских городов Сиань, Урумчи и Цзиньхуа.

Все страны Центральной Азии в числе первых подписали межгосударственный документ с Китаем о совместной реализации «Одного пояса, одного пути» и планируют построить ряд логистических и мультимодальных центров, которые будут служить основой для наращивания торговли между Китаем и странами Центральной Азии. В рамках инициативы «Пояс и путь» уже запущены крупные инфраструктурные проекты, включая казахско-китайский логистический центр в Ляньюньгане, сухой порт «Хоргос», транзитная магистраль «Западная Европа – Западный Китай» и железнодорожный коридор из Китая в Иран. Кроме того, планируется проложить 1,3 тысячи километров новых железнодорожных путей в течение трех лет, открыть третий железнодорожный пункт пропуска на границе Казахстана с Китаем и построить сухие порты «Бахты» и «Калжат»⁴². Важную роль играет и морское сотрудничество: в 2023 году между Шаньдунской группой портов, портом Циндао и Бакинским портом было усилено взаимодействие, что в будущем будет способствовать развитию зеленых и умных портов и увеличению объемов грузоперевозок через коридор.

⁴¹ China is the EU's second largest trading partner for goods after the United States, with bilateral trade reaching €739 billion in 2023, Европейский Союз, Торговые отношения с Китаем, https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/china_en

⁴² Мегапроект XXI века: инициатива «Один пояс, один путь» дала толчок ренессансу Великого шелкового пути <https://rail-news.kz/ru/news/15892-megaproekt-xxi-veka-iniciativa-odin-poiyas-odin-put-dala-tolcok-renessansu-velikogo-selkovogo-puti-tokaev.html>

Общим конкурентом стран ЦА в транзите из Китая является морской транспорт. Чем больше альтернативных транспортных маршрутов Центральная Азия будет предлагать Китаю, тем больше возможностей будет появляться для переориентации морских грузов на сухопутные маршруты региона ЦА.

Иран

Иран стремится стать крупным транзитным хабом, получив доступ к рынкам через реализацию проектов МТК «Север – Юг» Европы. Одновременно маршруты через Иран выгодны всем странам ЦА, которым интересны морские порты Ирана для выхода на рынки Южной Азии, Ближнего Востока и Африки.

Планы Ирана по превращению в транзитный хаб континентального значения, включая в себя проекты транспортных коридоров «Север – Юг» и «Восток– Запад», стали актуальными после того, как Пекин объявил о готовности вложить в Исламскую Республику Иран 400 миллиардов долларов в течение 25 лет. Эти инвестиции могут ускорить азиатскую торговлю с Европой и создать привязку транзита к торговле между Ираном, странами Южного Кавказа и Черного моря. Однако потенциальные партнеры Тегерана по данному проекту являются союзниками США и членами НАТО. Это Болгария, Греция и Италия. Достаточно исключить любое звено из этой логистической цепи, и она рассыплется.

По оценкам иранских экспертов, функционирование коридора «Север – Юг» через Иран может стать надёжным ответом на Средний коридор, который является альтернативой последнему. Иран старается предотвратить успешное функционирование Среднего коридора, ускоренно развивая МТК «Север – Юг»⁴³. Покойный президент Ибрагим Раиси добился согласия Азербайджана на создание Аразского коридора, что является частью транспортного маршрута «Север – Юг», конкурирующего со Средним коридором.



Источник: <https://haqqin.az/news/307504>

Целью Тегерана является создание альтернативы инфраструктурным проектам Турции, а не увеличение геополитической зависимости от нее. В экспертной среде есть мнение⁴⁴, что

⁴³ http://ca.ipisjournals.ir/article_706613.html?lang=en

⁴⁴ Айк Габриелян, «О турецко-иранской конкуренции на Ближнем Востоке», The Analyticon, август 2015 <https://theanalyticon.com/ru/%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B8%D0%BE-%D1%82%D1%83%D1%80%D0%B5%D1%86%D0%BA%D0%BE-%D0%B8%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0>

Иран, владеющий 10% мировых запасов нефти (4-ое место) и 20% мировых запасов газа (2-ое место) в случае отмены санкций сделает большой экономический рывок и превратится в «нового азиатского тигра». В таких поворотных сценариях конкуренция за влияние между Анкарой и Тегераном может обрести новый характер.

У Ирана есть потенциальные возможности участия в Среднем коридоре через южную ветку – «Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция». В ноябре 2023 года представители Ирана, Казахстана, Турции, Туркменистана и Узбекистана обсудили ускорение развития второго маршрута Среднего коридора между Туркменистаном и Узбекистаном. В будущем обмеление восточной части Каспийского моря может переориентировать Средний коридор на более длинное направление в виде железнодорожной линии «Туркменистан – Иран – Турция – Балканы».

На Южном Кавказе иранские лидеры обращают внимание на политическую и экономическую важность Зангезурского коридора, а также рассматривают его в контексте противостояния с Турцией. Эксперт проекта полагает, что, если Иран не воспользуется имеющимися возможностями, этот коридор будет потерян для Исламской Республики. Эксперт считает, что Иран не хочет терять своего влияния в регионе и усматривает Зангезурский маршрут как усиление турецкого фактора. Как следствие, реализация данного маршрута в геополитическом контексте может стать точкой столкновения Анкары и Тегерана. С точки зрения Азербайджана, отношения с Ираном несколько натянутые, и нельзя однозначно сказать, будет ли построена дорога через Иран в обход Армении и будет ли она работать бесперебойно в случае ее осуществления. Также присутствует фактор западных санкций в отношении Ирана, сдерживающий международное транспортное развитие.

Все это – соображения на перспективу. В настоящем геополитическая уязвимость Ирана и наложенные на него санкции сильно ограничивают его возможности. Транспортная инфраструктура Ирана не является конкурентоспособной и не позволяет поставить на поток перевалку и перевозку транзитных грузов. Конфликт с Израилем и приход к власти Дональда Трампа в США могут заставить Иран больше внимания и средств выделять на вопросы обеспечения безопасности, а не на развитие транспортной системы.

Турция

Турция выступает за активное развитие транспортных маршрутов через Центральную Азию и является одним из главных лоббистов Среднего коридора, который может быть рассмотрен как часть общей стратегии Турции по развитию связей с тюркскими странами и усилению ее роли в регионе. Примером такой стратегии является инициатива «Железнодорожный шелковый путь»⁴⁵, которая направлена на укрепление связей между странами Азии и Европы через Центральную Азию. В ее рамках Турция и Болгария подписали меморандум о строительстве второй железной дороги для увеличения потенциала Среднего коридора.

Принимаются меры для активизации маршрута «Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция». В ноябре 2023 года, в рамках 12-го заседания министров транспорта Организации экономического сотрудничества, был подписан протокол по формированию мультимо-

%BA%D0%BE%D0%B9-%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BA%D1%83%D1%80%D0%B5%D0%BD%D1%86%D0%B8%D0%B8-%D0%BD%D0%B0-%D0%B1%D0%BB%D0%B8/

⁴⁵ Türkiye'den Çin'e gidecek ilk ihracat treni bugün İstanbul'dan yola çıkıyor / <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/turkiyeden-cine-gidecek-ilk-ihracat-treni-bugun-istanbuldan-yola-cikiyor/2065495>

дального коридора между Азией и Европой через маршрут «Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция»⁴⁶. В Стамбуле состоялось первое совещание железнодорожных администраций

Бокс 2: Подписанный протокол предусматривает: организацию грузоперевозок из стран Азиатско-Тихоокеанского региона до стран Европейского союза через территории Узбекистана, Туркменистана, Ирана, Турции, применение конкурентных тарифных ставок по маршруту, унификацию нормативно-правовых и технических стандартов при организации грузоперевозок по маршруту.

стран-участниц этого коридора, где темой обсуждения стало введение конкурентоспособных железнодорожных тарифов и увеличение объемов перевозок по маршруту. В ходе встречи был подписан Протокол между администрациями стран-участниц⁴⁷. Одновременно растут объемы перевозок из Турции в Китай.

Международная институционализация Среднего коридора произошла при активном участии Турции. В сентябре 2023 г. президент Турции Реджеп Эрдоган провел встречу с премьер-министром Грузии Ираклием Гарибашвили, где был обсужден этот проект. 25 ноября 2023 года на встрече в Баку министры иностранных дел и транспорта Турции, Азербайджана и Казахстана утвердили «дорожную карту» развития и эксплуатации Среднего коридора на 2022–2027 годы. Турция очень умеренно инвестировала в транспортную инфраструктуру Центральной Азии, в частности, в модернизацию морского порта в Туркменбаши. Учитывая экономический спад в Турции, на сегодняшний день возможности Анкары инвестировать в проекты Среднего коридора ограничены, но в перспективе объемы инвестиций со стороны Турции могут вырасти.

Приоритеты и риски устойчивого развития

Различный уровень цифровизации и прозрачности ведения документации в странах-участницах коридора – существенная проблема. Страны Евросоюза достигли высокого уровня, чего нельзя сказать об остальных участниках проекта. Средний коридор требует активного внедрения высоких технологий, начиная с цифровизации документационных процедур до регулирования графика. Необходимо поднять уровень цифровизации, к примеру, в области внедрения систем отслеживания грузов. Однако здесь есть и опасение – предоставление широкого доступа Евросоюзу в цифровую сферу может представлять угрозу национальной кибербезопасности и открыть путь к логистическому контролю со стороны внешних сил. Поэтому цифровизация – чувствительная сфера.

Сложной задачей является урегулирование графика морского транспорта, так как это связано с естественным фактором погодных условий. Неустойчивость графика грузопотоков может негативно отразиться на всем процессе грузоперевозок и логистики. Для Казахстана приоритетом является развитие инфраструктуры путем увеличения пропускной способности портов Актау и Курык, но природный фактор остается серьезным вызовом.

Эти приоритеты соответствуют целям ЕС по устойчивому развитию, что делает регион привлекательным партнером для инвестиций.

⁴⁶ <https://www.newscentralasia.net/2023/11/06/transportnyy-koridor-oes-cherez-turkmenistan-ukrepit-svyazuemost-mezhdu-aziyey-i-yevropoy/>

⁴⁷ В Стамбуле состоялась встреча по развитию мультимодального транспортного коридора «Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция» <https://www.newscentralasia.net/2023/12/27/v-stambule-sostoyalas-vstrecha-po-razvitiyu-multimodalnogo-transportnogo-koridora-uzbekistan-turkmenistan-iran-turtsiya/>

Выводы: Вперед вместе – но кто-то может отставать

Средний коридор обладает рядом положительных аспектов, так как он предлагает:

- Диверсификацию транспортных маршрутов и торговых связей, а также снижение зависимости стран ЦА от одного направления.
- Возможность усиления и развития транспортной взаимосвязанности внутри региона, так как Средний коридор проходит через все страны ЦА. Это также позволит укрепить административные и транспортно-коммуникационные связи с остальными участниками Среднего коридора, такими как Азербайджан, Турция и Китай.
- Сохранение геополитического баланса и многовекторности внешней политики стран региона.
- Потенциал для развития производственных и логистических предприятий и бизнес-центров вдоль всего маршрута.
- Создание новых рабочих мест, что является важным фактором в условиях нехватки занятости в ЦА.

Страны ЦА и Азербайджан имеют различия в подходах к реализации Среднего коридора в зависимости от экономических и геополитических факторов. Для Казахстана и Азербайджана данный проект имеет стратегическое значение в силу их ключевого географического положения на маршруте Среднего коридора, и именно эти две страны являются наиболее заинтересованными участниками. Для Узбекистана данный проект является одним из важных направлений диверсификации транспортных маршрутов, но в перспективе, в случае деэскалации конфликта России и Украины и «разморозки» маршрутов Северного коридора, он не будет иметь приоритетного значения для страны.

Для Таджикистана и Кыргызстана проект Среднего коридора не является приоритетным. Страны осторожно подходят к его реализации, прежде всего к участию в инфраструктурных проектах на основе предлагаемых ЕС кредитов, но в то же время имеют заинтересованность в выходе на европейские рынки. Туркменистан, являясь ключевой страной на восточном побережье Каспийского моря, несмотря на это, проводит политику осторожного отношения к проекту, исходя из принципа нейтралитета.

Рисками являются отношение России к коридору, которое может смениться с нейтрального на негативное, неопределенность сохранения интереса Евросоюза в связи с меняющейся конъюнктурой в отношении Китая и России, потенциальная задолженность по кредитам, если инвестиции не будут окупаться, неразрешенная проблема транзита через Зангезурский коридор и обострение противоречий между Турцией и Ираном. В Кыргызстане протесты местного населения против деятельности иностранных государств и международных компаний могут являться специфическим страновым риском.

ГЛАВА III. КЛЮЧЕВЫЕ ПРОБЛЕМЫ, ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

Раздел 3.1. Ключевые барьеры Среднего коридора

Проведенный эконометрический анализ торгово-экономической перспективы, геополитических возможностей и рисков показывает, что Средний коридор по своей перспективе и приоритетности больше интересен для Казахстана, Азербайджана, Грузии и Туркменистана в качестве самого короткого и удобного для взаимной торговли со странами ЕС. А для стран ЦА, таких как Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан, Средний коридор не является приоритетным, но является одним из альтернативных коридоров для перевозок грузов в Южную Европу, в Северную и Южную Америки.

Несмотря на разные уровни приоритетности Среднего коридора для каждой страны-участницы, функционирование коридора необходимо для всех стран в целях диверсификации транспортных маршрутов. Фундаментом причин выступают для стран Центральной Азии и Азербайджана:

- географические особенности, требующие развития как можно большего количества альтернативных транспортных коридоров, обеспечивающих рост экспорта и импорта;
- географические преимущества, требующие формирования транзитных транспортных коридоров, обеспечивающих рост экспорта транспортных услуг.
- турбулентность мировой геополитики и экономики еще раз подтвердила, что у стран Центральной Азии и Азербайджана появляется возможностькратно увеличить экспорт транспортных услуг.

Но функционирование Среднего коридора, требует преодоления целого ряда физических и нефизических барьеров, в силу мультимодальности и охвата маршрутом нескольких стран.

• Слабость институциональных механизмов

Слабости регионального механизма являются ключевой проблемой для развития транспортного сотрудничества стран ЦА. Это особенно чувствуется в работе мультимодального Среднего коридора, который охватывает все страны ЦА и других стран-участников. В настоящее время создан Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), действует программа международного сотрудничества между Европейским союзом и странами-партнёрами по организации транспортного коридора «Европа – Кавказ – Азия» (ТРАСЕКА), а также Координационный центр Транскаспийского транспортного коридора. Однако существующие институциональные механизмы направлены на решение вопросов, касающихся отдельных направлений транспортной политики в регионе, и являются недостаточным для роли механизма для решения более широких, стратегических вопросов.

Отсутствие единого института/институтов координирующего согласования и выработку единых подходов стран коридора является главным барьером в эффективной работе всех существующих и планируемых транспортных коридоров, проходящих через регион. Большинство административных, технических, тарифных и других барьеров являются следствием отсутствия единого регионального институционального механизма проведения согласованной транспортной политики в Центральной Азии.

На примере Среднего коридора отсутствует эффективный механизм коммуникаций между уполномоченными взаимодействующими организациями. Например, это касается таких структур, как таможенная служба, портовые управления, морские порты и администрации

железных дорог. Одним из примеров является неэффективный механизм обмена информацией между такими портами, как Курык – порт Алят, осуществляется в зачаточном виде (в формате HTML). Несмотря на то, что эта форма передачи содержит важную информацию, в ней отсутствуют детали, и поскольку она официально не признана портами, информация проверяется в обоих портах, что увеличивает время работы. С 2022 года было предпринято несколько попыток провести различие между транзитными и импортными контейнерами, однако это не увенчалось успехом.

- **Инфраструктурные и технические барьеры**

Так как Средний коридор является мультимодальным коридором, инфраструктурные барьеры охватывают и сухопутные и морской виды транспорта.

Барьеры инфраструктуры морского транспорта

Недостатком является ограниченная пропускная способность портов Каспийского моря Казахстана, Туркменистана и Азербайджана.

Важной проблемой является недостаток контейнерных платформ. Это не позволяет в настоящее время обеспечить регулярность движений грузовых поездов в/из морских портов на Каспий. В настоящее время количество платформ, используемых для контейнерных перевозок, составляет около 800. В Азербайджане, в условиях нехватки контейнеров, не удастся обеспечить регулярность отправок грузовых поездов до порта Потти. Это экономически невыгодно для железнодорожных компаний, так как увеличивает транзитное время и в целом снижает привлекательность коридора.

Проблемой, негативно воздействующей на динамику, объемы и регулярность морских перевозок, является недостаточное количество судов в Каспийском бассейне. В настоящее время от острова Курык курсируют 4 контейнеровоза – в порты Алят и Туркменбаши.

В морском порту Алят имеется только два 32-тонных крана, которые не предназначены для перевозки контейнеров и в ветреное время не могут работать должным образом. По данным морского порта Алят, который уже спроектировал новый контейнерный терминал, в нем будут установлены краны Рапатах. Бюджет нового контейнерного терминала, рассчитанного на 500,000 единиц, оценивается в 300–500 миллионов долларов США и необходимо привлечение в данный проект как государственных, так и частных инвесторов.

В целом, ограниченная мощность портов на Каспийском море и недостаток транспортных судов создают узкие места в цепочке поставок по Среднему коридору.

Барьеры инфраструктуры сухопутного транспорта

Одним из главных барьеров являются узкие места, ограничивающие пропускную и провозную способность железнодорожной сети. Многие участки железных дорог, особенно однопутные линии, испытывают перегрузки, что ограничивает возможности обслуживания и приводит к задержкам в перевозках. Например, на участке Достык – Мойынты и в западном регионе Казахстана наблюдается дефицит пропускной способности, что сдерживает рост транзитных перевозок.

Ограничением перевозочного потенциала является частичный износ подвижного состава и вагонов, фитинговых платформ и локомотивов, а также их недостаточное количество в пик сезонных погрузок, особенно в акватории Каспийского моря.

Инфраструктуры отдельных станций примыкания и узловых станций приводит к снижению эффективности обработки грузов и увеличению времени простоя вагонов.

- **Административные барьеры**

Административные барьеры по Среднему коридору существенно влияют как на временные, так и на экономические издержки. Сложностью преодоления административных барьеров является принадлежность стран-участников к разным международным и региональным организациям, что в свою очередь определяет специфику документационных процедур.

Таможенные процедуры в странах Среднего коридора остаются сложными и часто дублируются. Например, транзитные грузы, уже проверенные в одной стране, проходят повторные проверки в другой. Это особенно актуально для перевозок, связанных с пересечением нескольких границ. Многократное заполнение таможенных деклараций вручную также увеличивает затраты времени и ресурсов. К тому же, стандарты проверки грузов и оформление документов могут различаться, что приводит к дополнительным задержкам.

Задержка на таможне в среднем составляет от 1 до 5 дней в зависимости от сложности и объема груза. В частности, на границе между Кыргызстаном и Казахстаном задержки могут достигать 3 дней. По данным исследования Asian Development Bank (ADB), средняя длительность таможенного оформления в Центральной Азии составляет около 96 часов.

Граница Кыргызстана и Казахстана характеризуется длительными проверками и требованиями, что замедляет процесс. Задержки составляют до 1–3 дней на границе, что приводит к увеличению стоимости логистики на 10–15%.

Каспийское море: Задержки паромов в аэропорту Актау могут составлять до 5 дней, что значительно увеличивает время доставки грузов в Азербайджан.

В порту Потти задержки могут составлять до 3 дней в зависимости от времени года и загруженности порта.

- **Слабая цифровизация**

По данным Министерства транспорта Республики Узбекистан, результаты опроса заинтересованных сторон и обсуждений поставщиками инфраструктурных и логистических услуг, а также агентств развития показывают, что одним из важнейших источников трудностей на Среднем коридоре является низкий, не взаимосвязанный уровень цифровизации потоков информации и данных.

Серьезной проблемой является отсутствие единой электронной платформы, которая позволила бы различным организациям (как внутри стран, так и на международном уровне) обмениваться информацией и отправлять документацию между правительственными организациями в электронном виде.

Например, на кыргызско-казахстанской, кыргызско-узбекской и кыргызско-китайской границах часто возникают задержки из-за длительных проверок и недостатка электронного обмена информацией.

Отсутствие единой цифровой платформы для координации между странами приводит к разрозненности информационных систем. Это вынуждает перевозчиков заполнять данные вручную для каждой системы, что увеличивает вероятность ошибок и задержек.

- **Высокие транспортные и экономические издержки**

На сегодняшний день транспортные издержки по Среднему коридору составляют в среднем от 5500 долларов – это очень высокий показатель при условиях нестабильной и долгой доставки от 30 дней. Для сравнения: через Северный маршрут транспортные расходы начинаются от 3200 долларов – от 22 дней, через Южный коридор от 5500 долларов – от 26 дней⁴⁸.

⁴⁸ Концепция развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года.

Сложной проблемой остается не только формирование, но и отсутствие согласованности, регулирование тарифов. Например, на сегодняшний день действуют сравнительно низкие тарифы в морских портах Алят (13–15 долларов США за тонну) и Курык (13–15 долларов США по сравнению с портом Потти (17 долларов США за тонну), и эксперты из Азербайджана предлагают оптимизировать и синхронизировать тарифную политику с участием Грузии и Казахстана.

Помимо высоких тарифов и таможенных сборов, отсутствие транспортной взаимосвязанности, наличие административных и других барьеров формируют дополнительные экономические расходы. Например, в Казахстане потери от задержек преимущественно из-за административных барьеров обходится грузоотправителям в среднем в 500–1000 долларов США в зависимости от типа груза (каждый день задержки в транзите). Если взять среднюю величину в 750 долларов, то задержка в 3 дня может стоить порядка 2250 долларов на груз.

Дополнительным фактором формирования высоких транспортных и экономических расходов является недостаток инвестиций и финансовых средств для модернизации инфраструктуры Среднего коридора. Для эффективного запуска Среднего коридора, инвестиции являются необходимым элементом, что делает маршрут еще более дорогим.

• Экологические проблемы – Каспийское море

Важнейшей проблемой Среднего коридора является снижение уровня Каспийского моря. По данным Минэкологии Казахстана, колебания уровня Каспийского моря носит комплексный характер и в первую очередь на водоем влияет климатический фактор: изменение климата, повышение среднегодовой температуры воздуха, усиление процесса испарения и снижение стока впадающих рек, что влияет на водный баланс Каспия.

Бокс 3: Уровень воды в Каспийском море снижается с 2006 года и в 2022 году достиг критической отметки. Власти Казахстана считают, что обмеление крупнейшего в мире замкнутого (изолирован от Мирового океана) водоема связано с изменением климата: повышением температуры воздуха, отсутствием осадков и снижением стока впадающих рек.

Это, в свою очередь, отражается в дополнительных инфраструктурных и экономических потребностях Среднего коридора, и возникает необходимость в новых конструкциях судов. Поскольку происходит снижение уровня воды в Каспийском море и его порты страдают от низкого уровня моря. В начале 2010 года осадка в порту Алят составляла около 7–9 метров, однако с 2020 года она снизилась до 5 метров в сезон засухи. Из-за этого новые суда приходится проектировать таким образом, чтобы они могли перемещаться в периоды отливов. Экологические риски могут стать источником напряженности и межгосударственных отношений, если увеличение пересечения судов акватории Каспийского моря приведет к ухудшению экологии Каспийского водного бассейна.

Устранение существующих барьеров требует согласованных усилий всех стран вдоль маршрута.

Раздел 3.2. Рекомендации по повышению эффективности Среднего коридора

Для обеспечения большей эффективности исследовательская группа разработала цепочку рекомендаций для правительств государств – участников Среднего коридора, международных партнеров и других заинтересованных сторон.

1. Рекомендации правительствам государств Центральной Азии и другим участникам Среднего коридора:

I. Формирование институционального механизма

Главной причиной существующих барьеров Среднего коридора и всех существующих транспортных коридоров, проходящих через ЦА, является отсутствие координации и транспортно-коммуникационной взаимосвязанности между странами участниками.

Для преодоления существующих барьеров необходим региональный институциональный механизм, способствующий укреплению транспортной взаимосвязанности и формированию согласованной транспортной политики в регионе Центральной Азии. Под укреплением транспортно-коммуникационной взаимосвязанности подразумевается – унификация транспортной системы, правовых основ транспортной коммуникации, стандартов транспортных услуг, а также услуг других органов и операций, участвующих в транспортных процессах в региональную норму для реализации согласованной транспортной политики. Для комплексного решения барьеров региональный механизм должен охватывать эффективную и системную работу всех видов транспорта в ЦА и совместно работать со странами, через которые проходят действующие и перспективные транспортные коридоры.

Понимание необходимости формирования регионального механизма активизировало начало совместных действий стран ЦА в данном направлении. В частности, на второй Консультативной встрече глав государств стран Центральной Азии Президент Узбекистана Шавкат Мирзиёев выдвинул инициативу создать под эгидой Организации Объединенных Наций Региональный центр развития транспортно-коммуникационной взаимосвязанности, которая была поддержана главами государств Казахстана, Кыргызской Республики, Республики Таджикистан и Туркменистана.

Для проведения подготовительной работы по созданию Регионального Центра в сентябре 2021 года была организована межрегиональная Рабочая группа в составе представителей уполномоченных государственных органов, независимых экспертов центральноазиатских стран, а также международных экспертов. Подготовлен и согласован пакет документов: устав Центра, проект межгосударственного договора Центра, концепция функционирования данного Центра. Региональный механизм не носит наднациональный характер, исходя из географического расположения и торгово-экономических приоритетов, страны региона имеют свои национальные интересы (см. Приложение 2) и сохранение независимой транспортной политики является важным аспектом.

Данный механизм позволит координировать работу Среднего коридора и других транспортных коридоров. В перспективе механизм поможет сформировать единого регионального оператора, объединить усилия по решению различных барьеров для обеспечения бесперебойной работы транспортных коридоров, проходящих через регион.

II. Оптимизация транспортных издержек

Анализ транспортных расходов показывает критическую необходимость оптимизации высоких транспортных издержек, при условиях нестабильной и долгой доставки грузов по Среднему коридору.

Для решения данного вопроса рекомендуется:

Формирование механизмов совместной работы с крупными международными компаниями-перевозчиками, работающими по Среднему коридору по оптимизации цен на услуги перевозок по Среднему коридору. Это позволит создать условия для согласования более оптимальных, взаимовыгодных цен с крупными перевозчиками для предоставления услуг данного оператора по Среднему коридору на среднесрочной/долгосрочной перспективе.

Скидки и льготы на внутрирегиональном уровне. Предлагается подготовить комплекс предложений для обсуждения на платформе Международной ассоциации «Евразийский транспортный маршрут» по оптимизации системы льгот и скидок по тарифам между странами в рамках Среднего коридора.

Содействие созданию и поддержка региональной сети транспортных и логистических компаний по расширению торговли по Среднему коридору и оптимизации издержек.

III. Создание единой цифровой платформы / цифровизация Среднего коридора

Для функционирования Среднего коридора интеграции требуют информационные системы железных дорог и портовых услуг стран-транзитеров. В отличие от других маршрутов в условиях мультимодальной перевозки бесшовность смены модальности и прохождения пограничных процедур будет иметь ключевое значение для конкурентоспособности маршрута. Ожидается, что при внедрении электронной платформы время оборота одного судна может сократиться на 1–3 часа.

Мировая практика предлагает несколько подходов к цифровизации транспортных коридоров:

1. Модель единого окна (Single Window).

Это система, которая объединяет все этапы логистического процесса – от оформления документов до оплаты пошлин – в единой платформе. Примером является система Tradelens, разработанная компанией Maersk, которая успешно применяется в морских перевозках.

Преимущества для Среднего коридора:

- Сокращение времени оформления документов;
- Упрощение таможенных процедур;
- Интеграция с системами других стран.

2. Модель интероперабельных платформ.

Этот подход предполагает создание взаимосвязанных, но независимых цифровых систем, которые обмениваются данными в рамках согласованных стандартов. Например, европейская система RailNetEurope позволяет координировать грузоперевозки между странами ЕС.

Преимущества для Среднего коридора:

Сохранение независимости стран в управлении национальными системами;

Гибкость и масштабируемость.

3. Модель полного блокчейна.

Использование блокчейн-технологий для отслеживания и хранения информации о грузах. Например, в Китае блокчейн уже активно используется в логистике и позволяет автоматизировать проверку грузов и платежей.

Преимущества для Среднего коридора:

- Повышенная прозрачность и защита данных;
- Исключение посредников.

Учитывая специфику Среднего коридора – его транснациональный характер, наличие множества участников с разными уровнями цифровизации и необходимости обеспечения оперативности, наиболее предпочтительной моделью является интеграция модели единого окна с элементами интероперабельных платформ.

- Единое окно станет основным инструментом для координации таможенных процедур и обмена информацией между странами.
- Интероперабельность обеспечит гибкость для подключения стран с различными уровнями цифровой готовности.
- Элементы блокчейна могут быть внедрены на более поздних этапах для обеспечения прозрачности и безопасности данных.

Для успешной реализации цифровизации необходимо:

1. Разработка единой стратегии цифровизации коридора с участием заинтересованных стран.
2. Создание согласованных стандартов для цифровых систем, включая формат обмена данными, безопасность и юридическую силу электронных документов.
3. Привлечение международных партнеров (Европейского Союза, Азиатского банка развития) для финансирования и технической поддержки.
4. Пилотное тестирование системы на отдельных участках коридора.

IV. Решение экологических проблем и рисков

А. Проведение углубленных исследований экспертами прикаспийских стран для решения экологических проблем Каспийского моря. В решении данного вопроса можно использовать возможности государственного научного института в Казахстане, который будет осуществлять исследование Каспийского моря.

Б. Использование уже согласованных между заинтересованными странами международных соглашений. В частности, Казахстан и Россия подписали «Единую дорожную карту активизации сотрудничества по проведению исследований в бассейнах рек (Жайык, Ертис и другие).

В. Подготовка комплекса решений по итогам проведенных исследований по преодолению экологических проблем и потенциальных рисков Каспийского моря.

V. Поэтапное развитие инфраструктуры

Решение инфраструктурных барьеров требует более долгосрочного, поэтапного подхода и финансовых ресурсов, инвестиций. На сегодняшний день в Средний коридор планируется направление кредитов и долгосрочных инвестиций со стороны стран ЕС и международных организаций. Исследовательская группа подготовила рекомендации по ключевым объектам инвестиций для преодоления инфраструктурных барьеров Среднего коридора.

Инфраструктура Казахстана:

- Железные дороги. Модернизация существующих линий и строительство новых участков. Объем инвестиций: приблизительно 3–5 миллиардов долларов.
- Автомобильные дороги. Ремонт и расширение главных транспортных маршрутов, таких как «Западная Европа – Западный Китай». Объем инвестиций: около 2 миллиардов долларов.
- Порты и логистические хабы. Развитие терминалов в порту Актау и порту Потти для увеличения пропускной способности. Объем инвестиций: около 1 миллиарда долларов.

- Грузовой автопарк. Закупка новых грузовых автомобилей и модернизация существующего парка. Объем инвестиций: около 500 миллионов долларов.
- Железнодорожный подвижной состав. Приобретение новых локомотивов и вагонов для повышения объемов перевозок. Объем инвестиций: до 800 миллионов долларов.
- Проект «Трансказахстанский коридор». Необходимые инвестиции – 1,5 миллиарда долларов на модернизацию и строительство.
- Проект автомагистрали «Западная Европа – Западный Китай». Необходимые инвестиции: 2 миллиарда долларов.
- Рекомендуются обновление парка на 2500 единиц, каждая из которых стоит около 200 тысяч долларов; требуется 500 миллионов долларов.

Азербайджан – рекомендации по объектам инвестиций:

С учетом снижения уровня воды в Каспийском море, необходимо строительство судов новых конструкций, способных заходить в порты, в условиях снижения уровня воды во всех портах Каспийского моря. На данный момент между азербайджанскими и нидерландскими компаниями действует соглашение о выпуске специальных судов для дноуглубительных работ. Данное устройство будет иметь важное значение для устранения препятствий в портах в результате понижения уровня Каспийского моря.

По данным Морского порта Алят, который уже спроектировал новый контейнерный терминал, в нем будут установлены краны Рапатах. Бюджет нового контейнерного терминала, рассчитанного на 500 000 единиц, оценивается в 300–500 миллионов долларов США и в настоящее время необходимо привлечение в данный проект как государственных, так и частных инвесторов.

Для Азербайджана в настоящее время приоритетом является запуск работы Зангезурского коридора. Зангезурский коридор принесет пользу всем странам региона, включая Армению. Помимо прямой связи между Арменией и Азербайджаном, коридор обеспечит связь между Арменией, Азербайджаном и Ираном через Джульфинский перекресток в Нахчыване, который действовал в советские времена. Кроме того, маршрут Карс – Гюмри – Нахчыван – Мегри – Баку (КГНМБ) создаст прямое соединение между Турцией и странами региона.

Помимо этого, строительство второй фазы порта Алят является на данный момент задачей, которую важно выполнить. Также привлечение частных компаний в работу проекта является одной из целей на сегодняшний день.

Инфраструктура Кыргызстана:

В целях полноценного включения Кыргызской Республики в международные транспортные маршруты необходимо:

- построить в среднесрочной перспективе внутреннюю железную дорогу «Торугарт – Макмал – Жалал-Абад»;
- реализовать проект «Электрификация железной дороги «Балыкчы – Луговая».
- построить крупные логистические центры в Чуйской и Ошской областях.
- построить логистических центров вблизи границы с Казахстаном, чтобы облегчить перевалку грузов и снизить задержки на границе.
- модернизировать дороги и пограничные переходы на кыргызско-казахстанской и кыргызско-китайской границах – это ключевые узкие места, требующие улучшений.
- Важна поддержка для модернизации таможенной инфраструктуры и улучшения дорожных условий на основных транспортных маршрутах.

Инфраструктура Таджикистана:

- Необходима модернизация автотранспортной инфраструктуры по маршруту «Китай – Таджикистан – Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция – ЕС». Таджикистан планирует привлечь более 7 млрд долларов США на эти цели.
- Необходимо создание крупных мультимодальных логистических центров;
- развитие сети внутрирегиональных железных и автомобильных дорог;
- электрификация существующих и новых железных дорог;
- обновление железнодорожного подвижного состава.

Узбекистан – рекомендации по объектам инвестиций

Маршрут, проходящий через пограничный пункт Каракалпакстан, остается не электрифицированным. В рамках повышения эффективности перевозок на этом направлении ведутся работы по электрификации участка «Бухара – Ургенч – Хива». Продолжение электрификации остальных частей маршрута является важной задачей, которую целесообразно решать с привлечением международных финансовых институтов.

Для повышения эффективности грузоперевозок автомобильным транспортом в регионе необходимо реконструировать ключевые автодороги:

1. А380 «Гузар – Бухара – Нукус – Бейнеу».
2. 4R156 «Ургенч – Ханка – Хазарасп – Тошсока – Амударья – автодорога А380».
3. 4R60 «Учкудук – Набиточка – Акбайтал – Кукаязы – граница с Республикой Казахстан».

Модернизация этих дорог обеспечит более эффективную связь между железнодорожными и автомобильными маршрутами, что приведет к улучшению транспортной логистики и увеличению грузопотоков, за счёт сокращения общего расстояния на 163 км, в рамках развития мультимодального маршрута «Беларусь – Россия – Казахстан – Узбекистан – Афганистан – Пакистан – порты Индийского океана».

Рекомендации для международных партнеров и других заинтересованных сторон:

- I. Финансовая поддержка в виде грантов инициатив и инфраструктурных проектов государств Центральной Азии по развитию Среднего коридора.
- II. Техническое и финансовое содействие цифровизации транспортного сектора государств Центральной Азии с целью расширения возможностей Среднего коридора.
- III. Техническая поддержка национальных и региональных транспортных и логистических компаний для повышения информированности о Среднем коридоре.

Раздел 3.3. Основные выводы и рекомендации для стран Центральной Азии по диверсификации международных транзитных транспортных коридоров

Для стран Центральной Азии в среднесрочной и долгосрочной перспективе значимым драйвером экономики может стать функция ретранслятора или провайдера транспортно-логистических услуг.

Проведённый анализ влияния транзитных перевозок и увеличения доли транспортных услуг на развитие экономики показывает, что ключевым направлением общерегиональной политики эффективной реализации исторически сформированного транспортно-транзитного потенциала требуется разработка согласованной транспортно-транзитной политики стран Центральной Азии. В её основе должна быть грамотно построенная политика выстраивания перспективных сухопутных внутриконтинентальных маломодаль-

ных логистических цепочек, связывающих грузобразующие и грузопоглощающие регионы Евразии.

Потенциально перспективными логистическими цепочками (трансевразийскими коридорами) могут быть:

- «АТР – Китай – Казахстан – Россия – Беларусь – Европа»;
- «АТР – Китай – Казахстан – порты Каспийского моря – Азербайджан – Грузия/Турция – Европа»;
- «АТР – Китай – Казахстан – порты Каспийского моря – Азербайджан – Армения – Турция – Европа»;
- «АТР – Китай – Казахстан – Туркменистан – Иран – порты Индийского океана»;
- «АТР – Китай – Кыргызстан – Узбекистан – Туркменистан – Иран – порты Индийского океана»;
- «Порты Индийского океана – Пакистан – Афганистан – Туркменистан – порты Каспийского моря – Азербайджан – Грузия – порты Черного моря – Европа» (*Лазуритовый коридор*);
- «АТР – Китай – Кыргызстан – Узбекистан – Таджикистан (*Согдийский участок*) – Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция – Европа»;
- «АТР – Китай – Кыргызстан – Узбекистан – Таджикистан (*Согдийский участок*) – Узбекистан – Афганистан – Пакистан – порты Индийского океана»;
- «Беларусь – Россия – Казахстан – Узбекистан – Афганистан – Пакистан – порты Индийского океана».

Затруднения в ритмичной работе традиционных логистических путей ставят задачу создания и развития новых сухопутных коридоров, поиска новых путей для формирования их по принципу стратегии голубого океана⁴⁹.

В этих целях за последние несколько лет странами региона проделана работа по развитию железнодорожных транзитных коридоров через страны Центральной Азии и Кавказа, а также упрощению процедур на приграничных пунктах перехода.

Проведена определённая работа по формированию мультимодальных коридоров:

- «Афганистан – Туркменистан – порты Каспийского моря – Азербайджан – Грузия – порты Черного моря – Европа» (*Лазуритовый коридор*)
- «Китай – Кыргызстан – Узбекистан» и «Узбекистан – Афганистан – Пакистан»;
- «Беларусь – Россия – Казахстан – Узбекистан – Афганистан – Пакистан – порты Индийского океана»;
- «Китай – Кыргызстан – Узбекистан – Афганистан»;
- «Китай – Кыргызстан – Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция – Европа»;
- «Китай – Казахстан – Туркменистан – Иран – порты Индийского океана».

Интегрируя транспортные системы в транзитно-транспортные коридоры Евразии, страны-партнёры выстраиваются в одну целую логистическую цепочку поставок, диверсифицируя свои торговые связи.

Проблемы координации мультимодальных трансрегиональных коридоров

Рассматривая вопросы практического взаимодействия с региональными партнерами, можно обозначить следующие проблемы:

⁴⁹ Стратегия голубого океана. Как найти или создать рынок, свободный от других игроков <https://www.litres.ru/book/rene-moborn/strategiya-golubogo-okeana-kak-nayti-ili-sozdat-rynok-svobodny-219-91988/chitat-onlayn/>

- отсутствие железнодорожного соединения между полуостровом Индостан и остальной Евразией;
- отсутствие интеграции между железнодорожными пространствами (1435 мм, 1520 мм и 1676 мм), в т.ч. разность транспортной экономики, транспортного права, цифровых платформ и технико-технологических стандартов.

При этом необходимо понимать, что по Среднему коридору ведется широкая работа по совершенствованию уже налаженного процесса перевозок, а по Южному коридору и коридору, связывающему полуостров Индостан с остальной Евразией, из-за присутствия более сложных вопросов интеграции, процессы находятся на начальной стадии.

Действующие международные организации в перспективе не смогут полноценно выступать в виде координатора или организатора логистики перевозок через страны ЦА, при формировании железнодорожных коридоров, для транспортировки грузов с Южной и Юго-Восточной Азии в страны СНГ и Евросоюза ввиду различия транспортной ментальности регионов.

Проведенный анализ показал, что на Евроазиатском пространстве существуют разные нормы оформления перевозочных документов при межгосударственных перевозках.

На автомобильном транспорте существует единый перевозочный документ (бланк CMR), который наиболее широко используется для международных перевозок грузов как в Европе, так и Азии. При перевозке грузов в/из Китай и стран ЮВА применяется иной образец накладной, который интегрирован с единым международным образцом.

На железнодорожном транспорте отсутствует единый стандарт накладной и разные регионы Евроазиатского пространства используют свою установленную транспортную накладную, в зависимости от той или иной международной организации, в которой они состоят.

В связи с изложенным выше, интегрированные условия перевозок необходимо сразу внедрить в эксплуатацию на основе цифровых платформ. При этом имеется необходимость в разработке единого стандарта международного электронного перевозочного документа – унифицированной электронной накладной – «железнодорожно-автомобильно-морской» и унифицированных Правил перевозок железнодорожным, автомобильным и водным транспортом, интегрированных с таможенными и другими приграничными контрольными органами Южно-Азиатских стран.

В свою очередь интегрированная система будет отправлять необходимые данные в онлайн-режиме оператору перевозок (железнодорожные администрации), таможенным, пограничным и фитосанитарным органам стран. Кроме того, запустив в системе интегрированную с международными банками онлайн-платформы оплату услуг железнодорожных администраций, таможенных и фитосанитарных платежей в конвертируемой валюте.

При этом между грузовладельцем и железнодорожными администрациями исключается роль компаний посредников. Точно такое же происходит между грузовладельцами и таможенными и другими приграничными органами стран коридора исключая при этом роль брокеров-посредников. В целом это позволит упростить перевозочный процесс по всем коридорам.

Установив GPS-трекеры на локомотивы, автотягачи, корабли и паромы, в последующем подключив их к информационной системе мониторинга и управления грузопотоками на основе спутниковых технологий, с подвязкой к ним электронных унифицированных перевозочных документов, грузовладелец в своем личном кабинете может мониторить местонахож-

дение своего груза в онлайн-режиме. В свою очередь железнодорожные администрации, таможенные и другие приграничные органы могут мониторить передвижение грузопотоков, а также заранее планировать и управлять существующей транспортной инфраструктурой.

В целях интеграции железных дорог Китая, стран АТР, Южной и Юго-Восточной Азии со странами Центральной Азии, Кавказа, Ближнего Востока и ЕС необходимы инвестиционные вложения в следующие разработки:

- цифровая платформа – регулятора потоков грузов при помощи спутниковых навигационных технологий для синергии действующих международных транспортных систем;
- цифровая платформа по оформлению перевозочных документов и её интеграция с цифровыми системами стран-участниц транзитных коридоров для оказания услуг грузовладельцам по оформлению единых (унифицированных) электронных мультимодальных перевозочных документов;
- цифровая платформу заказа и оплаты онлайн услуг портовых терминалов, стивидорных компаний, автомобильных и железнодорожных операторов через международные платежные системы, например Страйп.

Вышеназванные цифровые платформы в дальнейшем могут интегрироваться с цифровыми системами других стран на основе стандартов СЕФАКТ ООН.

Из вышеизложенного можно обозначить следующие рекомендации для развития транспортно-транзитной политики стран ЦА в среднесрочный и долгосрочный периоды:

1. Для проведения постоянных совместных исследований на уровне железнодорожных администраций по интеграции железнодорожных пространств Евразии с позиции транспортной геополитики, транспортного международного права, транспортной экономики, транспортных технико-технологических стандартов необходимо создать полноценный региональный научно-аналитический институт в городе Ташкенте с привлечением компетенций всех стран региона;
2. Провести синергию национальных стратегий в области транспортно-транзитной политики в общерегиональную интегрированную единую политику, с учётом реализации новых международных транспортных проектов в регионе;
3. Определить роль каждой страны в формировании нового каркаса транзитных транспортных коридоров Евразии;
4. Совместно разработать и принять «Транспортно-транзитную политику ЦА в контексте интересов стран-партнёров».

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Анализ географического расположения показывает, что для стран Центральной Азии, которые не имеют прямого выхода к морским путям, критически важно развивать транспортные коридоры по всем направлениям.

В случае развития полноценных транзитных транспортных коридоров у стран-партнёров появляется востребованность в импорте логистического продукта центральноазиатских стран. В этом случае регион, увеличивая свою значимость в экспорте транспортных услуг, получает возможность снижения себестоимости расходов на эксплуатацию инфраструктуры как своей, так и стран-партнёров за счет увеличения объема транзитных перевозок и увеличения экспорта транспортных услуг.

Кроме того, интегрируя свою транспортную систему в перекрестные диаметральные транзитные транспортные коридоры Евразии, страны Центральной Азии могут превратиться в крупный логистический хаб.

Национальными интересами стран Центральной Азии можно обозначить – совместное усиление работ для предоставления экспорта логистического продукта по транзитным транспортным коридорам между диаметрально расположенными странами Евразии с крупными морскими портами, через регион Центральной Азии. Синергия стратегических приоритетов стран ЦА позволит снизить зависимость от высокой стоимости перевозок экспортных и импортных грузов для своих стран, по территории соседних стран и других стран Евразии.

Следует отметить, что реализация проекта Среднего коридора имеет разную приоритетность для стран Центральной Азии и Азербайджана.

Во-первых, развитие Среднего коридора является приоритетным для таких стран, как Казахстан, Азербайджан, Грузия и Туркменистан, в качестве самого короткого и удобного для взаимной торговли со странами ЕС;

Во-вторых, Казахстан, Азербайджан и Грузия имеют возможность увеличивать свой экспорт транспортных услуг (логистический продукт), за счет развития самого короткого мультимодального транзитного коридора между Китаем и Европой;

В-третьих, при успешном формировании коридора «Лазурит» и реализации строительства железнодорожной линии «Тургунди – Розанак – Герат – Диларам – Кандаган – Спинбулак» Туркменистан, Азербайджан и Грузия получают возможностькратно увеличить свой экспорт транспортных услуг, за счёт пропуска транзитного потока между странами полуострова Индостан и Афганистан в страны ЕС через территории своих стран;

В-четвёртых, для стран ЦА, таких как Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан, Средний коридор не считается приоритетным и является одним из альтернативных. Имеющийся, а также прогнозный товарооборот этих стран с ЕС не имеет потенциала значительного роста. При этом экспортно-импортная ориентированность этих стран направлена на такие страны, как Китай, Индия, страны АТР и др. При наличии более удобного Северного коридора интерес трёх ЦА стран в Среднем коридоре заключается только в удобной организации перевозок своих грузов в Южную Европу и Америку и обратно;

В-пятых, с точки зрения логистики цепочек поставок Средний коридор не даёт возможности развивать экспорт транспортных услуг для Кыргызстана, Таджикистана и Узбекистана ввиду того, что географически, через территорию этих стран, не формируются удобные и

конкурентные транзитные коридоры, связывающие крупные торговые регионы Евразии, такие как Китай – ЕС, ЕС – ЮВА, Россия – ЮВА и др.

Общая картина географических особенностей стран ЦА показывает необходимость развития как можно большего количества альтернативных транспортных маршрутов, но приоритетность развития данных маршрутов определяются рядом геополитических и геоэкономических факторов.

Средний коридор обладает серьезным потенциалом, но наличие целого ряда проблем и барьеров институционального, технологического, информационно-коммуникационного, инфраструктурного и экологического характера снижают его конкурентоспособность на фоне альтернативных маршрутов, прежде всего, Северного коридора. Устранение этих барьеров требует комплексного подхода, основанного на взаимном учете интересов стран-участниц и уважительного диалога как между странами участницами коридора, так и стран-соседей.

Проект Среднего коридора должен рассматриваться как элемент общей стратегии стран Центральной Азии и Азербайджана по диверсификации транспортных коридоров и интенсификации сотрудничества стран-участниц в процессе формирования общерегиональных подходов в сфере транспортного сотрудничества и в целом укрепления транспортно-коммуникационной взаимосвязанности.

Провозная способность транспортных коридоров

Маршрут «Кыргызстан – Казахстан – Азербайджан – Грузия/порт Потти»

№ п/п	Наименование участка/порта	Действующая про- пускная способ- ность, млн т/в год	Фактически пропущено грузов, млн т. в год					Планируемая пропускная способность/год, млн т/в год
			2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	
1.	ж/д Балыкчи – Луговая (Кыргызстан)	1,8	0,8	1,1	0,8	0,9	1,6	3
2.	ж/д Луговая – Актау (Казахстан)	4	3,5	2,3	2,1	3,8	3,9	5
3.	Северный порт (Казахстан)	5	1	1,6	1	0,9	1,6	6
4.	Порт Актау (Казахстан)	15	3,5	3,1	3,5	3,8	4,3	17
5.	Порт Курык (Казахстан)	7	1,4	0,7	1	1,8	2,1	8
6.	Порт Алят (Баку)	22	2,2	3,1	4,1	4,2	3,9	35
7.	ж/д Алят – Беюк-Кясик (Азербайджан)	32	1,7	2,6	3,4	3,9	2,9	45–60
8.	ж/д Беюк-Кясик – Потти (Грузия)	10	4,2	4,8	6,1	8,5	9,1	25
Провозная способность маршрута – из Кыргызстана – 1,8 млн тонн в год ; из Казахстана – 10 млн тонн в год								
Планируемая провозная способность маршрута – 25 млн. тонн в год								

Маршрут «Кыргызстан – Узбекистан – Туркменистан – Азербайджан – Грузия/порт Поти»

№ п/п	Наименование участка/порта	Действующая пропускная способ- ность, млн т/в год	Фактически пропущено грузов, млн т. в год					Планируемая пропускная способность/год, млн т/в год
			2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	
1.	ж/д Ташкумир–Учкурган Кок-Янгак – Савай Ош – Савай Кызылкия–Кувасай (Кыргызстан)	1,4	0,2	0,2	0,3	0,7	0,4	15
2.	ж/д Савай/Учкурган/Кувасай – Хаджидавлет (Узбекистан)	10	1,4	3,8	3,5	3,2	4,3	20
3.	ж/д Хаджидавлет–Туркменбаши (Туркменистан)	3	2,1	2,2	2,4	2,3	2,4	5
4.	Порт Туркменбаши	2,5	2,1	2,2	2,4	2,3	2,4	5
5.	Порт Алят (Баку)	22	2,2	3,1	4,1	4,2	3,9	35
6.	ж/д Алят – Беюк-Кясик (Азербайджан)	32	1,7	2,6	3,4	3,9	2,9	45–60
7.	ж/д Беюк-Кясик – Поти (Грузия)	10	4,2	4,8	6,1	8,5	9,1	25
Провозная способность маршрута – из Кыргызстана – 1,4 млн тонн в год ; из Узбекистана – 3 млн тонн в год								
Планируемая провозная способность маршрута – 5 млн тонн в год								

Маршрут «Таджикистан – Узбекистан – Туркменистан – Азербайджан – Грузия/порт Потти»

№ п/п	Наименование участка/порта	Действующая пропускная способность, млн т/в год	Фактически пропущено грузов, млн т. в год					Планируемая про- пускная способ- ность/год, млн т/в год
			2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	
1.	ж/д Канибадан – Бекабад (Таджикистан)	10,5	3,5	3,6	3,3	3,3	3,2	1,5
2.	ж/д Янги-Базар – Кудукли (Таджикистан)	3	1,7	2,1	1,9	2,1	2,6	4,0
3.	Куляб – Амузанг (Таджикистан)	6,5	4,8	5,8	4,2	6,7	5,2	8
4.	ж/д Бекабад – Хаджидавлет (Узбекистан)	12	5,2	5,1	6,1	6,3	9,3	20
5.	ж/д Кудукли/Куляб – Хаджидавлет (Узбекистан)	4,5	0	2,3	2,5	2,8	2,9	8
6.	ж/д Хаджидавлет–Туркменбаши (Туркменистан)	3	2,1	2,2	2,4	2,3	2,4	5
7.	Порт Туркменбаши	2,5	2,1	2,2	2,4	2,3	2,4	5
8.	Порт Алят (Баку)	22	2,2	3,1	4,1	4,2	3,9	35
9.	ж/д Алят – Бёюк-Кясик (Азербайджан)	32	1,7	2,6	3,4	3,9	2,9	45–60
10.	ж/д Бёюк-Кясик – Потти (Грузия)	10	4,2	4,8	6,1	8,5	9,1	25
Провозная способность маршрута – 3 млн тонн в год								
Планируемая провозная способность маршрута – 5 млн тонн в год								

Маршрут «Узбекистан – Казахстан – Азербайджан – Грузия/порт Потти»

№ п/п	Наименование участка/порта	Действующая про- пускная способ- ность, млн т/в год	Фактически пропущено грузов, млн т. в год					Планируемая про- пускная способность/ год, млн т/в год
			2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	
1.	ж/д Ташкент – Каракалпакия (Узбекистан)	2	0,25	0,27	0,96	0,46	0,86	5
2.	ж/д Ташкент – Сарыагач (Узбекистан)	10	6,3	7,4	7,68	7,67	9,09	15
3.	Каракалпакия – Актау (Казахстан)	4	3,5	2,1	2,1	2,9	3,4	6
4.	Сарыагач – Актау (Казахстан)	4,5	2,5	2,8	3,4	3,8	2,8	6
5.	Северный порт (Казахстан)	5	1	1,6	1	0,9	1,6	6
6.	Порт Актау (Казахстан)	15	3,5	3,1	3,5	3,8	4,3	17
7.	Порт Курык (Казахстан)	7	1,4	0,7	1	1,8	2,1	8
8.	Порт Алят (Баку)	22	2,2	3,1	4,1	4,2	3,9	35
9.	ж/д Алят – Беюк-Кясик (Азербайджан)	32	1,7	2,6	3,4	3,9	2,9	45–60
10.	ж/д Беюк-Кясик – Потти (Грузия)	10	4,2	4,8	6,1	8,5	9,1	25
Пропускная способность маршрута – 12 млн тонн в год								
Планируемая пропускная способность маршрута – 20 млн тонн в год								

Маршрут «Таджикистан – Узбекистан – Казахстан – Россия – Беларусь – ЕС»

№ п/п	Наименование участка/ порта	Действующая про- пускная способность, млн т/в год	Фактически пропущено грузов, млн. тонн в год					Планируемая пропуск- ная способность/год, млн т/в год	
			2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.		
1.	ж\д Канибадан – Бекабад (Таджикистан)	10	0,05	0,06	0,03	0,03	0,05	15	
2.	ж\д Янги-Базар – Кудукли (Таджикистан)	8,5	0,11	0,12	0,1	0,11	0,12	10	
3.	ж\д Бекабад – Сарыагач (Узбекистан)	10	0,3	0,2	1	1,1	1,12	20	
4.	ж\д Кудукли – Каракалпакстан (Узбекистан)	6	0,07	0,07	0,02	0,02	0,1	15	
5.	ж\д Сарыагач – Илецк (Казахстан), далее через Россию и Беларусь в Брест (ЕС)	10	2,7	3	3,5	2,3	2,5	14	
6.	ж\д Каракалпакстан – Дина- Нурпеисова (Казахстан) далее через Россию и Беларусь в Брест (ЕС)	10	0,9	1,2	1	1,2	1	18	
Провозная способность маршрута – через МГСП Сараташ – 10 млн тонн в год , через МГСП Каракалпакстан (короче на 163 км) – 6 млн тонн в год, всего – 16 млн тонн в год									
Планируемая провозная способность маршрута – 25 млн тонн в год									

Маршрут «Кыргызстан/Афганистан – Узбекистан – Казахстан – Россия – Беларусь – ЕС»

№ п/п	Наименование участка/порта	Действующая про- пускная способность, млн т/в год	Фактически пропущено грузов, млн. тонн в год					Планируемая пропуск- ная способность/год, млн т/в год	
			2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.		
1.	ж\д Ташкумир–Учкурган Кок-Янгак – Савай Ош – Савай Кызылкия–Кувасай (Кыргызстан)	0,1	0,1	0,03	0,04	0,05	0,05	15	
2.	ж\д Учкурган/Савай/Кувасай – Сарыагач (Узбекистан)	0,4	0,03	0,03	0,18	0,28	0,3	0,5	
3.	ж\д Учкурган/Савай/Кувасай – Каракалпакстан (Узбекистан)	8,5	0	0,01	0,03	0,01	0,01	15	
4.	ж\д Сарыагач – Илецк (Казахстан), далее через Россию и Беларусь в Брест (ЕС)	10	0,9	0	1	12,2	6,3	14	
5.	ж\д Каракалпакстан – Дина-Нурпеисова (Казахстан), далее через Россию и Беларусь в Брест (ЕС)	10	14,5	2,3	2,7	1,2	1	18	
Пропускная способность маршрута – 0,2 млн тонн в год									
Планируемая пропускная способность маршрута – 15,5 млн тонн в год									

Приоритеты развития национальных транспортных систем

Азербайджан

Азербайджан находится на пересечении путей, соединяющих Европу с Центральной и Восточной Азией и с южной стороны Исламской Республикой Иран. В частности, Азербайджан имеет общие границы: на юге с Ираном, с Турцией, что открывает огромные перспективы развития транспортных и торговых возможностей в южном направлении, на севере с Россией, на северо-западе с Грузией, на западе с Арменией. Азербайджан имеет выход к Каспийскому морю, что повышает позитивные перспективы Среднего коридора для этой страны. За последние 10 лет около 70% международных грузоперевозок, проходящих через территорию Азербайджана, приходилось на железнодорожный транспорт, однако после событий февраля 2022 года объем перевозок автомобильным транспортом несколько возрос.

Стратегические цели и задачи Азербайджана в сфере транспорта:

- Географическое расположение Азербайджана в точке пересечения важнейших транспортных коридоров «Север – Юг» и «Восток – Запад», открывает возможность для успешного развития указанных транспортных маршрутов, местоположение страны обуславливает ее превращение в полноценный транспортный хаб континентального значения.
- До 2026 года планируется увеличить объем транзитных грузов, перевозимых через территорию Азербайджанской Республики, на 27 процентов – с 10,7 миллиона (показатель за 2022 год) тонн до 13,6 миллиона тонн.
- Приоритетным транспортным коридором является строительство Зангезурского коридора. Зангезурский коридор обеспечит прямое наземное сообщение между Азербайджаном и Турцией, что ускорит грузопоток между странами Центральной Азии и Европы.

Казахстан

Казахстан граничит с Россией на северной границе – самой длинной границе в мире (7 591 км). На востоке страна соседствует с Китаем, что открывает возможности для экономического партнерства и взаимной торговли. Южные границы страны соединяют ее с Кыргызстаном, Узбекистаном и Туркменистаном. На протяжении последних 10 лет Казахстан последовательно увеличивал объем транзитных перевозок, что привело к росту их доли в экспорте транспортных услуг. В 2013 году доля транзита составляла около 60%, а в 2023 году она достигла примерно 80%. Лидирующую позицию в структуре международных перевозок занимает железнодорожный транспорт 60–65%, второе место занимает автомобильный транспорт – 20–25% и его роль продолжает расти, особенно в контексте развития новых транспортных коридоров и улучшения дорожной инфраструктуры. Морской транспорт занимает 5–10% и является важным для Казахстана, особенно для транзита товаров в страны Ближнего Востока, а также для выхода в Европу через порты Кавказа и Черного моря.

Стратегические цели, задачи до 2035 года и приоритетные транспортные коридоры:

- Казахстан нацелен на развитие транспортной инфраструктуры с целью стать ключевым транзитным хабом. Учитывая перспективное географическое расположение, для Казахстана приоритетными транспортными коридорами до 2035 года являются:
- Транспортный коридор «Север – Юг», который соединяет Центральную Азию с Южной Азией и Ближним Востоком через Казахстан.

- «Новый Шелковый путь» (Китай – Европа): важный маршрут через Казахстан в трансконтинентальной железнодорожной сети.
- Коридор «Европа – Центральная Азия»: транспортировка товаров между Европой и Центральной Азией, проходящая через Казахстан.
- Коридор «Восток – Запад»: связывающий восточные и западные страны, включает модернизацию путей и развитие портов.
- Каспийский транспортный коридор: объединяет порты Казахстана и соседних стран, важен для нефти и газа.
- С развитием морских портов в Актау и Курык ожидается увеличение перевозок, особенно контейнерных и грузовых, через Каспийское море.
- Стратегическая цель к 2035 году стать международным транспортным хабом, увеличить объем грузоперевозок на 30–50%. Это приведет к увеличению общего объема транзита до 22–25 млн тонн в год.
- Увеличение доли экспорта транспортных услуг: Цель – в 1,5–2 раза в структуре ВВП страны.

Кыргызстан

Кыргызстан граничит со странами Центральной Азии: с Казахстаном, Узбекистаном, Таджикистаном, а также с Китаем, что открывает огромную перспективу для транзитных и торговых возможностей. Географическая особенность Кыргызстана в том, что около 90% территории лежит на высоте более 1500 м над уровнем моря и большую часть территории составляет горный рельеф, что создает определенные сложности при строительстве транспортных коридоров. Страна не имеет выхода к морю и ее расположение в регионе Центральной Азии определяет приоритетность развития автомобильных, железных дорог, авиации и в целом транспорта, которые должны обеспечить внутреннюю потребность, обеспечить выход на международные рынки, а также развивать транзитный потенциал республики.

95% всего объема грузовых перевозок по стране осуществляется автомобильным транспортом, международные транспортные коридоры обеспечивают доступ Кыргызстана к региональным рынкам товаров, услуг и играют существенную роль в развитии экономики. Отсутствие системы железнодорожного сообщения между севером и югом республики, интегрированной в межгосударственное железнодорожное сообщение, выступает сдерживающим фактором развития транспортной инфраструктуры, транзитного потенциала, а также экспорта полезных ископаемых и грузов.

Стратегические цели, задачи до 2035 года и приоритетные транспортные коридоры:

- Основные направления развития железнодорожного транспорта Кыргызской Республики на 2022–2026 годы включают формирование внутренней сети железных дорог и усиление транзитного потенциала.
- Проект строительства железной дороги «Китай – Кыргызстан – Узбекистан» является одним из ключевых проектов в области строительства железных дорог в Кыргызстане и включен в Национальную стратегию развития Кыргызской Республики на 2018–2040 годы. Данный железнодорожный коридор в перспективе позволит создать в Кыргызской Республике внутреннюю железнодорожную сеть, соединяющую север и юг страны, также планируется электрификация железнодорожных путей.

- Ключевым индикатором к 2040 году является превращение Кыргызской Республики в транзитную страну, имеющую безопасные и востребованные коридоры для транзита пассажиров, товаров и грузов.

- В Кыргызстане разработана «Концепция развития автомобильного транспорта Кыргызской Республики на 2020–2024 годы» для эффективного и безопасного функционирования автомобильного транспорта, развития рынка автотранспортных услуг.

Таджикистан

Таджикистан расположен в горной части Центральной Азии, в центре перекрестка, связывающего развитые транспортные сети Севера (транспортные сети России и Казахстана) с крупными международными торговыми портами Юга (порты побережья Индийского океана), и на пути самой короткой торговой магистрали, связывающей Восток (в том числе Китайскую Народную Республику с ее высоким темпом экономического развития) с Западом (страны Европы и другие государства бассейна Средиземноморья). Таджикистан имеет общую границу с Узбекистаном на западе, Кыргызстаном на севере, Китаем на востоке и Афганистаном на юге, что открывает хорошую перспективу для строительства транспортных коридоров, связывающих Азию и Европу, а также маршруты в южном направлении. Около 93% территории занимают горы, автомобильный транспорт имеет важное стратегическое положение среди других видов транспорта, особенно в части обеспечения постоянных внутренних перевозок и охвата всех регионов страны.

Стратегические цели, задачи до 2035 года и приоритетные транспортные коридоры:

- Развитие транспортной отрасли является одной из четырех стратегических целей правительства Республики Таджикистан. Главной задачей по-прежнему остается выход из коммуникационного тупика путём превращения Республики Таджикистан в важный транзитный хаб Центральной Азии.

- Приоритетом Республики Таджикистан остается активизация сотрудничества между государствами Центральной Азии в вопросах развития международных перевозок автомобильным транспортом и развития транзитных коридоров.

- Ожидается увеличение доли экспорта транспортных услуг в ВВП страны вдвое.

- По прогнозным оценкам, к 2030 г. объем транзитных перевозок по территории Таджикистана должен ежегодно составить около 5–6 млн тонн.

Узбекистан

Республика Узбекистан находится в сердце Центральной Азии и является единственной страной, которая имеет общие границы со всеми странами региона: с Казахстаном на севере и северо-западе, с Туркменистаном на юго-западе, Таджикистаном на юго-востоке, Кыргызстаном на востоке, а также с Афганистаном на юге. Это свидетельствует об огромном транзитном потенциале страны, через которую могут проходить самые короткие маршруты, связывающие Европу с Азией. Узбекистан в перспективе может стать перекрестком между Севером – Югом и Западом – Востоком, где территория республики и в целом вся Центральная Азия будет рассматриваться как единый крупный логистический хаб евразийского значения.

Узбекистан является единственной страной в мире, наряду с Лихтенштейном, ограниченной двумя и более странами от открытых морских портов, что создает серьезные барьеры в виде транспортных и временных издержек, а также влияет на экономический потенциал

страны. В Узбекистане преобладает развитие железнодорожного транспорта, хорошо функционируют автомобильные грузоперевозки и развивается воздушный транспорт.

Стратегические цели, задачи до 2035 года и приоритетные транспортные коридоры:

Приоритетные транспортные коридоры в среднесрочной перспективе:

- Международный транспортный коридор «Китай – Кыргызстан – Узбекистан»

- Международный транспортный коридор «Узбекистан – Афганистан – Пакистан»

реализация данных маршрутов позволит развивать ряд альтернативных коридоров:

- коридор, связывающий Китай и Европу по маршруту «страны АТР – Китай – Кыргызстан – Узбекистан – Таджикистан – Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция – страны ЕС»;

- коридор для развития экспорта и импорта Узбекистана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана, Ирана, Афганистана с Китаем и странами АТР;

- при реализации проекта строительства железнодорожной линии «Узбекистан – Афганистан – Пакистан», появляется также возможность связать Индию и Китай, государства с самым большим населением по маршруту «Индия – Пакистан – Афганистан – Узбекистан – Кыргызстан – Китай» железнодорожной сетью.

Развитие данных маршрутов приведет к увеличению транзитного потенциала стран Центральноазиатского региона, в том числе Узбекистана и формированию новых транзитных коридоров:

- «Индия – Пакистан – Афганистан – Узбекистан – Казахстан – Россия – Беларусь – Евросоюз»;

- «Китай – Кыргызстан – Узбекистан – Афганистан – Пакистан – Индия»;

- «Индия – Пакистан – Афганистан – Узбекистан – Казахстан – Азербайджан – Грузия/Турция – Евросоюз».

В Постановлении Президента Республики Узбекистан от 27.01.2025 года № ПП-28 «О мерах по дальнейшему развитию транспортно-логистической системы Республики Узбекистан» определены основные целевые показатели и индикаторы, достигаемые по результатам реализации Концепции до 2030 года, а именно:

- увеличение не менее чем в 2 раза общего объема международных грузоперевозок автомобильным, железнодорожным и воздушным транспортом;

- увеличение экспорта транспортных и логистических услуг до 2 раз;

- за счет запуска крупных региональных проектов обеспечить возможность доведения объема транзитных перевозок грузов до 23 млн тонн;

- увеличение доли контейнерных перевозок не менее чем в 1,5 раза;

Эконометрическая модель факторов, влияющих на экспорт транспортных услуг в Евразии

В данном разделе проведен эконометрический анализ с целью построения моделей многофакторной регрессии на основе нескольких экономических показателей, влияющих на объем экспорта транспортных услуг стран Евразии.

В качестве зависимой переменной выбран следующий показатель, с участием которого будут построены эконометрические модели:

зависимая переменная Y – общий объем экспорта транспортных услуг стран Евразии, в млрд долл. США.

В качестве независимых переменных, влияющих на экспорт транспортных услуг выбраны:

независимая переменная X_1 – общий объем произведенных услуг стран Евразии, в млрд долл. США;

независимая переменная X_2 – общий объем внешней торговли стран Евразии, в млрд долл. США;

независимая переменная X_3 – общий объем ВВП стран Евразии, в млрд долл. США;

независимая переменная X_4 – общая численность населения стран Евразии, млрд человек.

Исходные данные собраны на основе открытых источников UNCTAD, Всемирного банка и Trademap⁵⁰.

Период – с 2005–2022 гг. – 18 лет, количество стран – 103, из них: 52– страны Европы и 51– страны Азии, включая страны Кавказа (согласно списку UNCTAD⁵¹).

Анализ выполнен с помощью программы «Gretl».

Динамика переменных

Год	Y <i>общий объем экспорта транспортных услуг стран Евразии, в млрд долл. США</i>	X_1 <i>общий объем произведенных услуг стран Евразии, в млрд долл. США</i>	X_2 <i>общий объем внешней торговли стран Евразии, в млрд долл. США</i>	X_3 <i>общий объем ВВП стран Евразии, в млрд долл. США</i>	X_4 <i>общая численность населения стран Евразии, млрд чел.</i>
2005	169,7	17 235,4	15 249,1	24 898,2	4,61
2006	191,8	18 414,6	17 563,6	26 964,9	4,66
2007	237,5	21 148,7	20 791,4	31 214,3	4,71
2008	651,7	23 533,7	24 150,2	35 462,7	4,76
2009	497,0	22 798,0	18 441,3	33 863,8	4,81
2010	598,4	24 248,8	22 123,8	37 046,7	4,86
2011	647,2	27 166,6	26 598,3	42 110,1	4,91
2012	649,6	27 468,3	27 144,3	42 654,3	4,96

⁵⁰Расчеты Д. Ибрагимовой по данным UNCTAD//<https://unctadstat.unctad.org/datacentre/reportInfo/US.GDPComponent>, Trademap//<https://www.trademap.org/WB/> <https://databank.worldbank.org/>

⁵¹Unctad//<https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.TradeServCatByPartner>

2013	670,4	28 245,3	27 947,2	43 712,9	5,01
2014	702,9	29 060,7	27 908,4	44 822,6	5,06
2015	635,4	27 319,4	24 244,1	41 688,0	5,11
2016	608,1	28 205,3	22 705,4	43 099,5	5,16
2017	674,9	29 953,0	26 181,8	46 181,8	5,20
2018	752,2	32 170,2	28 907,0	49 759,2	5,25
2019	764,5	32 724,4	27 994,7	50 188,8	5,29
2020	681,0	32 289,5	26 325,2	49 258,0	5,33
2021	998,6	36 250,6	33 344,5	56 526,8	5,36
2022	1 231,3	35 811,9	35 825,5	56 899,3	5,39

На основе всех факторов была построена линейная модель многофакторной регрессии классическим методом наименьших квадратов (МНК).

Модель 1: МНК, использованы наблюдения 2005–2022 (Т = 18)

Зависимая переменная: Y

	<i>Коэффициент</i>	<i>Ст. ошибка</i>	<i>t-статистика</i>	<i>p-значение</i>	
const	1049,24	1987,42	0,5279	0,6064	
X ₁	–0,173981	0,112145	–1,551	0,1448	
X ₂	–0,000521170	0,0220089	–0,02368	0,9815	
X ₃	0,137869	0,0743402	1,855	0,0865	*
X ₄	–283,255	501,523	–0,5648	0,5818	

Среднее завис. перемен	631,2355
Сумма кв. остатков	92294,49
R-квадрат	0,917614
F(4, 13)	36,19866
Лог. правдоподобие	–102,4222
Крит. Шварца	219,2963
Параметр rho	0,296789

Ст. откл. завис. перемен	256,7071
Ст. ошибка модели	84,25898
Исправ. R-квадрат	0,892265
P-значение (F)	6,25e-07
Крит. Акаике	214,8444
Крит. Хеннана-Куинна	215,4583
Стат. Дарбина-Уотсона	1,349634

Согласно экономическому смыслу знаков коэффициентов с увеличением общего объёма произведенных всех услуг стран Евразии, общего объёма внешней торговли стран Евразии и общей численности населения стран Евразии снижается общий объём экспорта транспортных услуг стран Евразии, а увеличение общего объёма ВВП стран Евразии приводит к увеличению общего объёма экспорта транспортных услуг стран Евразии.

Тест Фишера (F-тест) показал, что нулевая гипотеза о незначимости регрессии в целом отвергается на уровне значимости $\alpha=0,05$, то есть коэффициенты одновременно при всех регрессорах не равны нулю, что подтверждает совместное влияние факторов на зависимую переменную.

F-статистика

F(4, 13)
Правосторонняя вероятность = 0,05
Дополняющая вероятность = 0,95
Критическое значение = 3,17912
$F_{\text{расч}} > F_{(\alpha; m; n-m)}$. При $\alpha=0,05$: $36,19866 > 3,17912$

На основе результатов t-теста Стьюдента (t-критерий Стьюдента) можно сделать вывод, что регрессор X_3 значим на уровне $\alpha=0,1$.

t-статистика

t(13)
Правосторонняя вероятность = 0,05
Дополняющая вероятность = 0,95
Двухсторонняя вероятность = 0,1
Критическое значение = 1,77093
$ t_{b_1} < t_{0,1/2;13}$
$ t_{b_2} < t_{0,1/2;13}$
$ t_{b_3} < t_{0,1/2;13}$
$ t_{b_4} < t_{0,1/2;13}$

Результаты теста на коллинеарность методом инфляционных факторов показывают, что значения критерия VIF для факторов X_1 , X_2 , X_3 , X_4 больше, чем значение 10, поэтому данные факторы признаются коллинеарными, включать их в модель регрессии одновременно нельзя.

Метод инфляционных факторов

	Значения значения критерия VIF
X_1	892,734
X_2	31,643
X_3	1098,670
X_4	38,422
	Минимальное возможное значение = 1,0
VIF(j) = $1/(1 - R(j)^2)$, где R(j) – это коэффициент множественной корреляции между переменной j и другими независимыми переменными	

Последовательное исключение избыточных переменных выявило модель с большим скорректированным коэффициентом детерминации (Исправленный R^2), меньшими значениями информационных критериев Шварца, Акаике, Хеннана-Куинна (модель с минимальным значением критерия среди прочих моделей считается оптимальной). Регрессоры X_1 и X_3 значимы на уровне $\alpha=0,05$.

Модель 2: МНК, использованы наблюдения 2005–2022 (T = 18)

Зависимая переменная: Y

	Коэффициент	Ст. ошибка	t-статистика	p-значение	
const	47,4107	197,985	0,2395	0,8140	
X ₁	–0,218383	0,0741697	–2,944	0,0100	**
X ₃	0,156541	0,0443199	3,532	0,0030	***

Среднее завис. перемен	631,2355	Ст. откл. завис. перемен	256,7071
Сумма кв. остатков	96097,72	Ст. ошибка модели	80,04071
R-квадрат	0,914220	Исправ. R-квадрат	0,902782
F(2, 15)	79,93249	P-значение (F)	1,00e-08
Лог. правдоподобие	–102,7856	Крит. Акаике	211,5713
Крит. Шварца	214,2424	Крит. Хеннана-Куинна	211,9396
Параметр rho	0,365871	Стат. Дарбина-Уотсона	1,240342

Линейная двухфакторная модель регрессии имеет следующий вид:

$$Y = 47,411 - 0,218X_1 + 0,157X_3 + e,$$

$$R^2_{\text{корр.}} = 0,903.$$

Расчеты показали, с увеличением общего объема произведенных всех услуг стран Евразии на 1 млрд долл. США общий объем экспорта транспортных услуг стран Евразии снижается в среднем на 0,22 млрд долл. США при неизменном общем объеме ВВП стран Евразии, а при росте общего объема ВВП стран Евразии на 1 млрд долл. США, общий объем экспорта транспортных услуг стран Евразии увеличивается в среднем на 0,16 млрд долл. США при неизменном общем объеме произведенных всех услуг стран Евразии. Модель объясняет 90% вариации общего объема экспорта транспортных услуг стран Евразии.

Для измерения прогнозных качеств модели определим среднюю абсолютную процентную ошибку – MAPE.

Статистика для оценки прогноза

Средняя ошибка (ME)	1,7511e-12
Корень из средней квадратичной ошибки (RMSE)	73,067
Средняя абсолютная ошибка (MAE)	57,615
Средняя процентная ошибка (MPE)	–2,543
Средняя абсолютная процентная ошибка (MAPE)	11,23
U-статистика Тейла (Theil's U)	0,54065
Пропорция смещения, UM	0
Пропорция регрессии, UR	0
Пропорция возмущений, UD	1

Средняя абсолютная процентная ошибка составила 11,23%. Это указывает на то, что вероятность ошибки прогноза составляет 11,2%. Таким образом, в среднем 88,8% прогнозируемых значений может быть объяснено с помощью данной модели.

Проверка модели на коллинеарность показывает, что значения критерия VIF для факторов X_1 и X_3 больше, чем значение 10, поэтому данные факторы признаются коллинеарными, включать их в модель регрессии одновременно нельзя.

Метод инфляционных факторов

	Значения критерия VIF
X_1	432,742
X_3	432,742
	Минимальное возможное значение = 1,0
VIF(j) = 1/(1 - R(j)^2), где R(j) – это коэффициент множественной корреляции между переменной j и другими независимыми переменными	

Но учитывая статистическую значимость самой модели, т.е. наличие совместного влияния факторов на зависимую переменную на основе результатов теста Фишера (F-тест), а также статистическую значимость коэффициентов регрессоров X_1 и X_3 на уровне $\alpha=0,05$ на основе результатов t-теста Стьюдента, можно игнорировать имеющуюся мультиколлинеарность.

F-статистика

F(2, 15)
Правосторонняя вероятность = 0,05
Дополняющая вероятность = 0,95
Критическое значение = 3,6823
$F_{\text{расч}} > F_{(\alpha; m; n-m-1)}$. При $\alpha=0,05$:
79,93249 > 3,68232

t-статистика

t(15)
Правосторонняя вероятность = 0,025
Дополняющая вероятность = 0,975
Двухсторонняя вероятность = 0,05
Критическое значение = 2,13145
$ t_{b_1} > t_{0,05/2; 15}; t_{b_1} > t_{0,1/2; 15}$

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Доклад Европейского банка реконструкции и развития «Устойчивые транспортные связи между Европой и Центральной Азией» <https://www.ebrd.com/news/publications/special-reports/sustainable-transport-connections-between-europe-and-central-asia.html>
2. Доклад Всемирного банка «Средний торгово-транспортный коридор» <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/6db8357f7577756fc20492968d8bc0ca-0080062023/original/Middle-Trade-and-Transport-Corridor-Executive-Summary-RUS.pdf>
3. 'Regional Economic Prospects,' сентябрь 2024, <https://www.ebrd.com/news/2024/ebird-forecasts-robust-economic-growth-in-central-asia.html#:~:text=Regional%20growth%20is%20set%20to,investment%20and%20market%20oriented%20reforms>
4. Концепция развития региональной кооперации «Центральная Азия – 2040», 2024, стр. 5.
5. Сайт консалтинговой компании Mordor intelligence: <https://www.mordorintelligence.com/ru/industry-reports/china-europe-rail-freight-transport-market>
6. Большая энциклопедия транспорта, том 4: Железнодорожный транспорт/Научное издательство «Большая Российская энциклопедия», Москва, 2003/Раздел: Пропускная и провозная способность направлений.
7. Расчёты авторов – Ибрагимова Дилдора Толибовна, самостоятельный соискатель ИМПИ КМ РУз, по данным UNCTAD за 2022 г. (Exports of transport services). Прим.: данные за 2023 г. не представлены // GoodsAndServicesBpm6
8. Методологические принципы разработки показателей экспорта транспортных услуг: https://www.cbr.ru/content/document/file/164963/meth_tr.pdf
9. Железнодорожная линия «Китай – Кыргызстан – Узбекистан»: <https://uz.sputniknews.ru/20240219/russia-uzbekistan-perspektivy-transportnye-proekti-v-tsa-42568893.html>
10. Железнодорожная линия «Узбекистан – Афганистан – Пакистан»: <https://www.youtube.com/watch?v=tyLM3XKjqAM>
11. Транскаспийский международный транспортный маршрут и другие перспективные коридоры в Центральной Азии. Обзор ERAI/ru310125_TMTM.pdf
12. «Дирекция интегрированного планирования» при АО НК «КазакстанТемир Жолы» Алиби Тулегенова, <https://report.az/ru/infrastruktura/kazakstantemir-zholy-po-tmtm-v-2025-godu-iz-kitaya-planiruetsya-otpravka-600-kontejnernih-poezdov/>
13. «Президент Касым-Жомарт Токаев принял участие в первом Саммите «Центральная Азия + Совет сотрудничества арабских государств Залива» / <https://www.akorda.kz/ru/prezident-kasym-zhomart-tokaev-prinyal-uchastie-v-pervom-sammite-centralnaya-aziya-sovet-sotrudnichestva-arabskih-gosudarstv-zaliva-206553>
14. Zangezur Corridor Versus Crossroads Of Peace: Plan Versus Declaration, F.Shafiyev; On the Prospects of the Zangezur Corridor for Central Asia, N.Umarova
15. <http://kremlin.ru/events/president/news/64384>
16. «KTZ Express: контейнеризация в Казахстане набирает обороты», 15 декабря 2023 года, Асель Шайхынова, <https://rail-news.kz/ru/news/16317-ktz-express-konteinerizaciia-v-kazaxstane-nabiraet-oboroty.html>
17. Как Центральная Азия сотрудничает с Ираном для доступа к мировым рынкам?» Наргиза Умарова, «The Diplomat» https://translated.turbopages.org/proxy_u/en-ru.ru.d183df11-6757fecc-ce1824b9-74722d776562/https/thediplomat.com/2024/08/how-does-central-asia-cooperate-with-iran-to-access-world-markets/ <https://www.asiaplustj.info/ru/news/tajikistan/economic/20240209/tadzhikistan-vozderzhivaetsya-ot-polucheniya-kreditov-dlya-sozdaniya-transportnogo-koridora-es-tsa-v-obhod-rossii>
18. <https://khovar.tj/rus/2024/03/evropejskij-soyuz-razrabatyvaet-novuyu-programmu-finansirovaniya-prioritetnyh-napravlenij-tadzhikistana/>
19. <https://asiaplustj.info/ru/news/tajikistan/society/20240115/postuchali-i-zh-dem-s-pri-kakih-usloviyah-tadzhikistan-primut-v-gsp>
20. https://azertag.az/ru/xeber/posol_tadzhikistan_vse_aktivnee_ispolzuet_transportnyi_potencial_azerbaidzhana-1394 https://president.tj/event_by_theme_/bilateral_relations/azerbaijan/37621

21. «Принцип «сбалансированной равноудаленности в отношении мировых центров силы» во внешней политике Узбекистана» Эргашев Б. // Россия и новые государства Евразии. – I (XLVI), 2020. Стр. 124-136
22. «О Стратегии Узбекистан – 2030» Указ Президента Республики Узбекистан, от 11.09.2023 г. № УП-158 <https://lex.uz/ru/docs/6600404>
23. «Об утверждении международного договора» Постановление Президента Республики Узбекистан, от 08.07.2024 г. № ПП-247 <https://lex.uz/ru/docs/7008648>
24. <https://www.uzdaily.uz/ru/uzbekistan-temir-iullari-vneset-255-mln-v-proektnuii-kompaniiu-zhd-kitai-kyrgyzstan-uzbekistan/>
25. <https://www.uzdaily.uz/ru/v-bishkeke-otkryli-zheleznodorozhniui-kompaniiu-kitai-kyrgyzstan-uzbekistan/>
26. <https://khovar.tj/rus/2024/12/sostoyalas-vstrecha-sopredsdatelej-pravitelstvennyh-delegatsij-tadzhikistan-i-kyrgyzskoj-respubliki-2/>
27. «Why the Middle Corridor Is a Double-Edged Sword», The Diplomat, Seamus Duffy, 14 декабря 2023 года, <https://thediplomat.com/2023/12/why-the-middle-corridor-is-a-double-edged-sword>
28. Доклад «О создании и развитии транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, один путь» // Евразийская комиссия, Москва – 2022. – С. 9.
29. <https://www.ritmeurasia.ru/news--2024-05-21--sredinnyj-koridor-v-chem-opasnost-dlja-rossijsko-kazahstanskih-otnoshenij-73439>
30. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_24_501
31. <https://www.caspianpolicy.org/research/category/eu-unveils-new-middle-corridor-coordinating-platform>
32. China is the EU's second largest trading partner for goods after the United States, with bilateral trade reaching €739 billion in 2023, Европейский Союз, Торговые отношения с Китаем, https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/china_en
33. Мегaproект XXI века: инициатива «Один пояс, один путь» дала толчок ренессансу Великого шелкового пути <https://rail-news.kz/ru/news/15892-megaproekt-xxi-veka-iniciativa-odin-poiias-odin-put-dala-tolcok-renessansu-velikogo-selkovogo-puti-tokaev.html>
34. http://ca.ipisjournals.ir/article_706613.html?lang=en
35. 'О турецко-иранской конкуренции на Ближнем Востоке,' Айк Габриелян, The Analyticon, август 2015 <https://theanalyticon.com/ru/%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B8/%D0%BE-%D1%82%D1%83%D1%80%D0%B5%D1%86%D0%BA%D0%BE-%D0%B8%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B9-%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BA%D1%83%D1%80%D0%B5%D0%BD%D1%86%D0%B8%D0%B8-%D0%BD%D0%B0-%D0%B1%D0%BB%D0%B8/>
36. Türkiye'den Çin'e gidecek ilk ihracat treni bugün İstanbul'dan yola çıkıyor / <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/turkiyeden-cine-gidecek-ilk-ihracat-treni-bugun-istanbuldan-yola-cikiyor/2065495>
37. <https://www.newscentralasia.net/2023/11/06/transportnyy-koridor-oes-cherez-turkmenistan-ukrepit-svyazuyemost-mezhdu-aziyey-i-yevroboy/>
38. В Стамбуле состоялась встреча по развитию мультимодального транспортного коридора «Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция» <https://www.newscentralasia.net/2023/12/27/v-stambule-sostoyalas-vstrecha-po-razvitiyu-multimodalnogo-transportnogo-koridora-uzbekistan-turkmenistan-iran-turtsiya/>
39. Концепция развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года.
40. Стратегия голубого океана. Как найти или создать рынок, свободный от других игроков <https://www.litres.ru/book/rene-moborn/strategiya-golubogo-okeana-kak-nayti-ili-sozdat-rynok-svobodny-21991988/chitat-onlayn/>
41. Расчеты Д. Ибрагимовой по данным UNCTAD//<https://unctadstat.unctad.org/datacentre/reportInfo/US.GDPComponent>,
42. Trademap//<https://www.trademap.org/WB/> <https://databank.worldbank.org/>
43. Unctad//<https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.TradeServCatByPartner>

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

Международные и банковские отчёты, обзоры

Европейский банк реконструкции и развития. (2023). *Устойчивые транспортные связи между Европой и Центральной Азией*. Получено с <https://www.ebrd.com/news/publications/special-reports/sustainable-transport-connections-between-europe-and-central-asia.html>

Всемирный банк. (2023). *Средний торгово-транспортный коридор* [Краткое изложение]. Получено с <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/6db8357f7577756fc20492968d8bc0ca-0080062023/original/Middle-Trade-and-Transport-Corridor-Executive-Summary-RUS.pdf>

Европейский банк реконструкции и развития. (2024, сентябрь). *Regional Economic Prospects*. Получено с <https://www.ebrd.com/news/2024/ebd-forecasts-robust-economic-growth-in-central-asia.html>

ERA1. (2025). *Транскаспийский международный транспортный маршрут и другие перспективные коридоры в Центральной Азии* [Обзор]. Файл ru310125_TMTM.pdf

Правительственные документы и стратегии

Указ № УП158 «О Стратегии Узбекистан 2030». (2023, 11 сентября). Получено с <https://lex.uz/ru/docs/6600404>

Постановление № ПП247 «Об утверждении международного договора». (2024, 8 июля). Получено с <https://lex.uz/ru/docs/7008648>

Концепция развития региональной кооперации «Центральная Азия – 2040» (2024). (с. 5).

Отчёты компаний и агентств

Mordor Intelligence. *China–Europe rail freight transport market*. Получено с <https://www.mordorintelligence.com/ru/industry-reports/china-europe-rail-freight-transport-market>

«Дирекция интегрированного планирования» при АО НК «КазахстанТемірЖолы». Получено из инфраструктурного отчёта на сайте Report.az

Национальное информационное агентство Таджикистана. (2024, март). *Европейский союз разрабатывает новую программу финансирования приоритетных направлений Таджикистана*. Получено с <https://khovar.tj/rus/2024/03/evropejskij-soyuz-razrabatyvaet-novuyu-programmu-finansirovaniya-prioritetnyh-napravlenij-tadzhikistana/>

AsiaPlus.tj. (2024, 15 января). *Постучали и ждёмс: при каких условиях Таджикистан примут в GSP+?* Получено с <https://asiaplustj.info/ru/news/tajikistan/society/20240115/postuchali-i-zhdem-s-pri-kakih-usloviyah-tadzhikistan-primut-v-gsp>

Uzdaily. *«Узбекистан темір йуллари» внесёт \$255 млн в проектную компанию ж/д Китай–Кыргызстан–Узбекистан*. Получено с <https://www.uzdaily.uz/ru/uzbekistan-temir-iullari-vneset-255-mln-v-proektnuii-kompaniiu-zhd-kitai-kyrgyzstan-uzbekistan/>

Uzdaily. *В Бишкеке открыли железнодорожную компанию «Китай Кыргызстан Узбекистан»*. Получено с <https://www.uzdaily.uz/ru/v-bishkeke-otkryli-zheleznodorozhnuii-kompaniiu-kitai-kyrgyzstan-uzbekistan/>

Состоялась встреча сопредседателей правительственных делегаций Таджикистан и Кыргызстан. Получено с <https://khovar.tj/rus/2024/12/sostoyalas-vstrecha-sopredsedatelejpravitelstvennyh-delegatsij-tadzhikistan-i-kyrgyzskoj-respubliki-2/>

СМИ и онлайн-источники

Sputnik Узбекистан. (2024, 19 февраля). *Железнодорожная линия «Китай–Кыргызстан–Узбекистан»*. Получено с <https://uz.sputniknews.ru/20240219/russia-uzbekistan-perspektivy-transportnye-proekti-v-tsa-42568893.html>

Шайхынова, А. (2023, 15 декабря). *KTZ Express: контейнеризация в Казахстане набирает обороты*. *Rail-News.kz*. Получено с <https://rail-news.kz/ru/news/16317-ktz-express-konteinerizaciia-v-kazaxstane-nabiraet-oboroty.html>

Токаев, К.-Ж. Президент принял участие в первом Саммите «Центральная Азия + Совет сотрудничества арабских государств Залива». Получено с <https://www.akorda.kz/ru/prezident-kasym-zhomart-tokayev-prinyal-uchastie-v-pervom-sammite...>

The Diplomat. (2024, август). Umarova, N. *Как Центральная Азия сотрудничает с Ираном для доступа к мировым рынкам?*

Duffy, S. (2023, 14 декабря). *Why the Middle Corridor Is a DoubleEdged Sword. The Diplomat.* Получено с <https://thediplomat.com/2023/12/why-the-middle-corridor-is-a-double-edged-sword>

Подробно.uz. Эргашев, Б. *Как конфликт между Израилем и Ираном влияет на экономику Узбекистана?* Получено с <https://podrobno.uz/...>

Агентство Anadolu. Türkiye'den Çin'e gidecek ilk ihracat treni bugün İstanbul'dan yola çıkıyor. Получено с <https://www.aa.com.tr/>

NewsCentralAsia.net. (2023, 6 ноября). Транспортный коридор ОЭС через Туркменистан укрепит связуемость между Азией и Европой. Получено с <https://www.newscentralasia.net/2023/11/06/transportnyy-koridor-oes-cherez-turkmenistan-ukrepit-svyazuyemost-mezhdu-aziyey-i-yevropy/>

NewsCentralAsia.net. (2023, 27 декабря). В Стамбуле состоялась встреча по развитию мультимодального транспортного коридора «Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция». Получено с <https://www.newscentralasia.net/2023/12/27/v-stambule-sostoyalas-vstrecha-po-razvitiyu-multimodalnogo-transportnogo-koridora-uzbekistan-turkmenistan-iran-turtsiya/>

RitmEurasia.ru. (2024, 21 мая). *Срединный коридор – в чём опасность для российско казахстанских отношений?* Получено с <https://www.ritm Eurasia.ru/news – 2024-05-21-...>

European Commission. (2024). *Global Gateway: €10 billion commitment to invest in Trans Caspian Transport Corridor connecting Europe and Central Asia.* IP/24/501. Получено с https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_24_501

Caspian Policy Center. (n.d.). *EU Unveils New Middle Corridor Coordinating Platform.* Получено с <https://www.caspianpolicy.org/research/category/...>

European Union. (2024). *China is the EU's second largest trading partner for goods after the United States, with bilateral trade reaching €739 billion in 2023.* Получено с https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/china_en

Rail-News.kz. (n.d.). *Меганпроект XXI века: инициатива «Один пояс, один путь» дала толчок ренессансу Великого Шелкового пути.* Получено с <https://rail-news.kz/ru/news/15892-megaproekt-xxi-veka...>

Rashidi, A. (2023). «Middle Corridor» and Interests of Iran in the South Caucasus. *Central Asia and The Caucasus Journal*, 29(121), 27–54. http://ca.ipisjournals.ir/article_706613.html?lang=en

Габриелян, А. (2015, август). *О турецкоиранской конкуренции на Ближнем Востоке. The Analyticon.* Получено с <https://theanalyticon.com/ru/>

Научные статьи и сборники

Ибрагимов, У., & Ибрагимова, Д. (2020). Пути повышения транзитного потенциала Центральной Азии: углубление межрегионального сотрудничества. В В. И. Герасимов (Ред.), *Большая Евразия: Развитие, безопасность, сотрудничество* (с. 324-329). Москва: ИНИОН РАН. Получено с <http://ukros.ru/archives/24834>

Эргашев, Б. (2020). Принцип «сбалансированной равноудаленности в отношении мировых центров силы» во внешней политике Узбекистана, I(XLVI), 124–136. Получено с <https://www.imemo.ru/publications/periodical/RNSE/archive/2020/i-hlvi/central-asia-in-the-global-world/the-principle-of-balanced-equidistance-in-relation-to-the-world-centers-of-power-in-uzbekistans-foreign-policy>

Ибрагимов, У. (2023). Интеграция железных дорог Евразии. *Экономическое обозрение. Журнал Центра экономических исследований и реформ*, (12)24, 38–43. <https://review.uz/post/integraciya-jeleznx-dorog-evrazii>

Primova, S. (2023, January). Transport and communication interconnectedness of Central Asia: Problems and solutions. *Iqtisodiyot va innovatsion texnologiyalar (Economics and Innovative Technologies)*, 11(1), Article 4. https://doi.org/10.55439/EIT/vol11_iss1/a4

Книги и энциклопедии

Научное издательство «Большая Российская энциклопедия». (2003). *Большая энциклопедия транспорта. Том 4: Железнодорожный транспорт* (Раздел: «Пропускная и провозная способность направлений»). Москва.

Kim, R. (n.d.). *Стратегия голубого океана: как найти или создать рынок, свободный от других игроков* [ereader version]. LitRes. Получено с <https://www.litres.ru/...>

Методологические документы

Центральный банк Российской Федерации. *Методологические принципы разработки показателей экспорта транспортных услуг*. Получено с https://www.cbr.ru/content/document/file/164963/meth_tr.pdf

Ибрагимов, Д. Расчёты по данным UNCTAD. Получено с <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/reportInfo/US.GDPComponent>

UNCTAD. *Trademap*. Получено с <https://www.trademap.org/>

World Bank. *World Bank Databank*. Получено с <https://databank.worldbank.org/>

UNCTAD. *(UNCTAD Trade Services by Partner)*. Получено с <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.TradeServCatByPartner>

Для бесплатного распространения

Подписано в печать 09 июля 2025 г. Формат 60×84¹/₈. Печать офсетная. Гарнитура «Times New Roman». Кегли 12. Условно печатный лист 10,0. Издательский печатный лист 0,93. Тираж 100 экз. Заказ № 522.

Отпечатано в ООО «Niso nashriyot va matbaa uyi».
Ташкентская область, Уртачирчикский район, «Машъал» МФЙ, дом 1.