АЗИЯ 04.04.2025 | Эмиль Авдалиани

Все дороги ведут к переменам

Центральная Азия активно строит новые транспортные пути в Европу, Китай и Иран, уходя из зоны монопольного влияния России

За последние годы страны Центральной Азии уверенно стремятся диверсифицировать свои логистические пути. Их цель – не только наладить экспорт в Европу по Великому шелковому пути через Каспий, но и укрепить связи с Ираном, Афганистаном и Китаем. Россия, конечно, остается мощным игроком в регионе, но ее доминирующее влияние, сформированное с середины XIX века, ослабевает.

Новые торговые маршруты были инициированы, начиная с 2022 года. Для Казахстана, например, приоритетом стало развитие южных транспортных коридоров, включая экспорт зерна через Туркменистан в Афганистан. Среди основных проектов – расширение линии Достык – Мойынты, строительство веток Бахты – Аягоз и Дарбаза – Мактаарал. В марте Казахстан и Китай запустили новый маршрут, по которому был отправлен пробный груз в Польшу. Также запланировано открытие третьего железнодорожного перехода между двумя странами к 2027 году.

Ключевым проектом для региона стал Срединный коридор

Ключевым проектом для региона стал Срединный коридор: он соединяет Черное море и запад Китая через Южный Кавказ и Каспийское море. Этот коридор стал стратегическим направлением для Казахстана, который активно сотрудничает с Китаем, Азербайджаном, Грузией и Турцией для увеличения товарооборота. В свою очередь ЕС планирует усилить работу над этим маршрутом в рамках инициативы *Global Gateway*, конкурирующей с китайским проектом *«Пояс и путь»*. Это один из вопросов, который обсуждался во время первого саммита ЕС – Центральная Азия, проходящего в эти дни в Узбекистане.

Кроме того, в декабре 2024 года стартовало строительство железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан (ККУ). Проект протяженностью 486 км соединит Кашгар с Андижаном через горный Кыргызстан, создавая прямую связь с Китаем в обход Казахстана. Таким образом Кыргызстан и Узбекистан рассчитывают на усиление торговли с Европой и Ближним Востоком, а Китай – на сокращение времени транзита при импорте центральноазиатского сырья и сельскохозяйственной продукции.

Появляются также другие торговые маршруты и железные дороги, идущие в обход России. Так, Казахстан, Узбекистан и Туркменистан расширили работу по созданию новых торговых маршрутов в Афганистан. Таджикистан теперь настаивает на транзите через Иран. Аналогичные шаги предпринимают и другие центральноазиатские государства, ориентирующиеся на иранский порт Чабахар. Тем временем Кыргызстан и Узбекистан устранили свои пограничные разногласия и теперь надеются наладить более тесное взаимодействие. В связи с этим Ташкент также объявил, что для увеличения товарооборота с Казахстаном узбекская сторона запустит четыре дополнительных торговых коридора.

Турция – один из игроков, который усилил свое влияние в регионе, благодаря энергетическим связям

Изменения затрагивают не только железнодорожную и автомобильную инфраструктуру, но и энергетический сектор. Здесь страны Центральной Азии также стремятся к более диверсифицированным отношениям, не ограничиваясь Россией и Китаем. Турция – один из игроков, который усилил свое влияние в регионе, благодаря энергетическим связям. В феврале 2025 года Ашхабад и Анкара договорились о начале поставок туркменского газа в Турцию через Иран по схеме своповых сделок.

Хотя влияние России снижается, она также привлекает страны региона к строительству новых и расширению существующих торговых коридоров. Например, в 2024 году Россия и Кыргызстан запустили амбициозный проект коридора «Россия – Каспий – Туркменистан – Узбекистан – Кыргызстан», который пройдет через Туркменистан, минует Казахстан и позволит доставлять товары из Кыргызстана в порты Астрахани и Махачкалы.

Хотя влияние России снижается, она также

Россия также активно продвигает Международный транспортный коридор «Север – Юг» (INSTC), соединяющий

привлекает страны региона к строительству новых и расширению существующих торговых коридоров

Каспийский регион с Ираном и его портами в Персидском заливе. Одна из ветвей INSTC должна позволить России выйти к богатому ресурсами Афганистану, который становится важным звеном региональной инфраструктуры. В частности, проект железной дороги Термес – Наибабад – Логар – Харлачи обеспечит прямую связь Центральной Азии с пакистанскими портами Карачи и Касим, предлагая кратчайший сухопутный маршрут в Южную Азию. Проект позволит сократить стоимость перевозок на 30-40 процентов, а объемы грузов могут достичь 20 млн тонн к 2030 году.

Кроме того, в 2023 году афганские власти представили планы строительства линии Мазари-Шариф – Герат – Кандагар и Спин-Болдак – Кандагар. В свою очередь, Туркменистан предложил альтернативный маршрут Торгунди – Герат – Кандагар – Спин-Болдак, к которому присоединился Казахстан.

Европа смещает фокус своей внешней политики в сторону центральноазиатского региона

Эти примеры – лишь часть объявленных и предлагаемых торговых коридоров в Центральной Азии, которая сейчас переживает уникальный исторический этап: впервые за полтора столетия регион перестает быть зоной монопольного влияния одной державы. Китай, Иран, Турция и ЕС активно поддерживают стремление стран региона к многовекторности. Первый саммит ЕС – Центральная Азия, прошедший 3-4 апреля в Самарканде (Узбекистан) с участием председателя Европейской комиссии и глав государств Европы и Центральной Азии, является ярким доказательством того, что Европа смещает фокус своей внешней политики в сторону центральноазиатского региона. Эти изменения носят долгосрочный характер и будут продолжаться независимо от исхода войны в Украине или дальнейших действий России в Азии.

По этой ссылке статья откроется без VPN



Эмиль Авдалиани

Тбилиси

Эмиль Авдалиани (Emil Avdaliani) – профессор международных отношений Европейского университета в Тбилиси (Грузия) и исследователь Шелкового пути.