АЗІЯ 07.04.2025 | Еміль Авдаліані

Усі дороги ведуть до змін

Центральна Азія активно будує нові шляхи до Європи, Китаю та Ірану, йдучи із зони монопольного впливу Росії

Останніми роками країни Центральної Азії впевнено прагнуть диверсифікувати свої логістичні шляхи. Їхня мета – не тільки налагодити експорт до Європи Великим шовковим шляхом через Каспій, а й зміцнити зв'язки з Іраном, Афганістаном і Китаєм. Росія, звісно, залишається потужним гравцем у регіоні, але її домінуючий вплив, сформований із середини XIX століття, слабшає.

Нові торгові маршрути було ініційовано, починаючи з 2022 року. Для Казахстану, наприклад, пріоритетом став розвиток південних транспортних коридорів, включно з експортом зерна через Туркменістан до Афганістану. Серед основних проєктів – розширення лінії Достик – Мойинти, будівництво гілок Бахти – Аягоз і Дарбаза – Мактаарал. У березні Казахстан і Китай запустили новий маршрут, яким було відправлено пробний вантаж до Польщі. Також заплановано відкриття третього залізничного переходу між двома країнами до 2027 року.

Ключовим проєктом для регіону став Серединний коридор

Ключовим проєктом для регіону став Серединний коридор: він з'єднує Чорне море і захід Китаю через Південний Кавказ і Каспійське море. Цей коридор став стратегічним напрямком для Казахстану, який активно співпрацює з Китаєм, Азербайджаном, Грузією і Туреччиною для збільшення товарообігу. Своєю чергою ЄС планує посилити роботу над цим маршрутом у рамках ініціативи *Global Gateway*, що конкурує з китайським проєктом *«Пояс і шлях»*. Це одне з питань, яке обговорювали під час першого саміту ЄС – Центральна Азія, що проходить цими днями в Узбекистані.

Крім того, у грудні 2024 року стартувало будівництво залізниці Китай – Киргизстан – Узбекистан (ККУ). Проєкт протяжністю 486 км з'єднає Кашгар з Андижаном через гірський Киргизстан, створюючи прямий зв'язок із Китаєм в обхід Казахстану. Таким чином Киргизстан і Узбекистан розраховують на посилення торгівлі з Європою і Близьким Сходом, а Китай – на скорочення часу транзиту під час імпорту центральноазіатської сировини і сільськогосподарської продукції.

З'являються також інші торгові маршрути і залізниці, що йдуть в обхід Росії. Так, Казахстан, Узбекистан і Туркменістан розширили роботу зі створення нових торгових маршрутів в Афганістан. Таджикистан тепер наполягає на транзиті через Іран. Аналогічні кроки роблять також інші центральноазіатські держави, які орієнтуються на іранський порт Чабахар. Тим часом Киргизстан і Узбекистан усунули свої прикордонні розбіжності і тепер сподіваються налагодити тіснішу взаємодію. У зв'язку з цим Ташкент також оголосив, що для збільшення товарообігу з Казахстаном узбецька сторона запустить чотири додаткові торгові коридори.

Туреччина – один з гравців, який посилив свій вплив у регіоні завдяки енергетичним зв'язкам

Зміни торкаються не тільки залізничної та автомобільної інфраструктури, а й енергетичного сектору. Тут країни Центральної Азії також прагнуть до більш диверсифікованих відносин, не обмежуючись Росією і Китаєм. Туреччина – один із гравців, який посилив свій вплив у регіоні, завдяки енергетичним зв'язкам. У лютому 2025 року Ашхабад і Анкара домовилися про початок поставок туркменського газу до Туреччини через Іран за схемою свопових угод.

Хоча вплив Росії знижується, вона також залучає країни регіону до будівництва нових і розширення наявних торговельних коридорів. Наприклад, 2024 року Росія і Киргизстан запустили амбітний проєкт коридору «Росія – Каспій – Туркменістан – Узбекистан – Киргизстан», який пройде через Туркменістан, омине Казахстан і дасть змогу доправляти товари з Киргизстану в порти Астрахані та Махачкали.

Хоча вплив Росії знижується, вона також залучає країни регіону до

Росія також активно просуває Міжнародний транспортний коридор «Північ – Південь» (INSTC), що сполучає Каспійський регіон з Іраном і його портами у Перській затоці.

будівництва нових і розширення наявних торговельних коридорів

Одна з гілок INSTC має дозволити Росії вийти до багатого ресурсами Афганістану, який стає важливою ланкою регіональної інфраструктури. Зокрема, проєкт залізниці Термес – Наібабад – Логар – Харлачі забезпечить прямий зв'язок Центральної Азії з пакистанськими портами Карачі та Касім, пропонуючи найкоротший сухопутний маршрут до Південної Азії. Проєкт дасть змогу скоротити вартість перевезень на 30-40 відсотків, а обсяги вантажів можуть досягти 20 млн тонн до 2030 року.

Крім того, 2023 року афганська влада представила плани будівництва лінії Мазарі-Шаріф – Герат – Кандагар і Спін-Болдак – Кандагар. Зі свого боку, Туркменістан запропонував альтернативний маршрут Торгунді – Герат – Кандагар – Спін-Болдак, до якого приєднався Казахстан.

Європа зміщує фокус своєї зовнішньої політики в бік центральноазіатського регіону

Ці приклади – лише частина оголошених і пропонованих торговельних коридорів у Центральній Азії, яка зараз переживає унікальний історичний етап: уперше за півтора століття регіон перестає бути зоною монопольного впливу однієї держави. Китай, Іран, Туреччина та ЄС активно підтримують прагнення країн регіону до багатовекторності. Перший саміт ЄС – Центральна Азія, що пройшов 3-4 квітня в Самарканді (Узбекистан) за участю голови Європейської комісії та глав держав Європи і Центральної Азії, є яскравим доказом того, що Європа зміщує фокус своєї зовнішньої політики в бік центральноазіатського регіону. Ці зміни мають довгостроковий характер і триватимуть незалежно від результату війни в Україні або подальших дій Росії в Азії.



Еміль Авдаліані

Еміль Авдаліані (Emil Avdaliani) – професор міжнародних відносин Європейського університету в Тбілісі (Грузія) і дослідник Шовкового шляху.