

ОРИГИНАЛЬНАЯ СТАТЬЯ

DOI: 10.26794/2226-7867-2024-14-3-109-117

УДК 327.8 (045)

Борьба за влияние в Каспийском и Центральноазиатском регионах на современном этапе: транспортные коридоры

С.А. Притчин^а, М.М. Соболев^б, А.Э. Агеев^с^аИМЭМО РАН, Москва, Россия;^{а,б,с}Финансовый университет, Москва, Россия

АННОТАЦИЯ

В настоящее время Центральная Азия и Каспийский регион второй раз с момента обретения независимости переживают возрастание геополитического интереса со стороны крупных внешних игроков. В 90-х гг. прошлого века основной сферой интересов были природные ресурсы — нефть и газ, запасы которых в регионе значительны по мировым меркам. Нынешняя активность крупных акторов сосредоточена в транспортной сфере. Сложности с морскими перевозками из-за проблем безопасности и экологии, нарастание напряженности по линии Россия — Запад подталкивают к развитию альтернативных сухопутных маршрутов, в первую очередь, в Евразии. Данное обстоятельство обуславливает огромный интерес к развитию транспортных коридоров через Центральную Азию и Каспий, при этом логистические проекты, как правило, рассматриваются инициаторами как инструмент усиления собственного влияния в регионе.

Ключевые слова: Каспийское море; Центральная Азия; транспортные маршруты; конкуренция геополитических маршрутов; Новая «Большая игра»

Для цитирования: Притчин С.А., Соболев М.М., Агеев А.Э. Борьба за влияние в Каспийском и Центральноазиатском регионах на современном этапе: транспортные коридоры. *Гуманитарные науки. Вестник Финансового университета*. 2024;14(3):109-117. DOI: 10.26794/2226-7867-2024-14-3-109-117

ORIGINAL PAPER

A Struggle for Influence in the Caspian and Central Asian Regions at the Present Stage: Transport Corridors

S.A. Pritchinn^a, M.M. Sobolev^b, A.E. Ageev^c^a IMEMO RAS, Moscow, Russia;^{a,b,c} Financial University, Moscow, Russia

ABSTRACT

Currently, Central Asia and the Caspian region are experiencing a boom in geopolitical interest from major external players for the second time since gaining independence. In the 90s of the last century, the main area of interest was natural resources, primarily oil and gas, the reserves of which in the region are significant by world standards. The current rapid growth in the activity of major players is concentrated in the transport sector. Difficulties in maritime transportation due to security and environmental issues, and increasing tensions between Russia and the West are pushing for the development of alternative land routes, primarily in Eurasia. This leads to a huge interest in the development of transport corridors through Central Asia and the Caspian Sea, while logistics projects are usually considered by initiators and major players as a tool to strengthen their influence in the region.

Keywords: The Caspian Sea; Central Asia; transport routes; competition of geopolitical routes; The new “Big Game”

For citation: Pritchinn S.A., Sobolev M.M., Ageev A.E. A struggle for influence in the Caspian and Central Asian Regions at the present stage: Transport corridors. *Gumanitarnye Nauki. Vestnik Finansovogo Universiteta = Humanities and Social Sciences. Bulletin of the Financial University*. 2024;14(3):109-117. DOI: 10.26794/2226-7867-2024-14-3-109-117

ВВЕДЕНИЕ

В настоящее время в Центральной Азии и Каспийском регионе происходят фундаментальные политические и экономические изменения. В 90-х гг. прошлого века объектом внешнего интереса к региону были, в первую очередь, нефть и газ, а также маршруты их транспортировки. В результате к середине 2010-х гг. сложилась сбалансированная региональная трубопроводная система, направленная на восток в Китай (нефтепровод Атасу — Алашанькоу, газопровод Туркменистан — Узбекистан — Казахстан — Китай), на север через РФ (нефтепроводы Тенгиз — Новороссийск, Баку — Новороссийск, Атырау — Самара, газопроводы Центральная Азия — Центр), на запад через Азербайджан (нефтепроводы Баку — Тбилиси — Джейхан, Баку — Супса, Южный газотранспортный коридор). Сейчас основная геополитическая борьба в регионе сфокусирована в транспортной сфере. Причин этому несколько. В первую очередь, существуют системные проблемы с морскими перевозками между основными экономическими центрами, регионом АТР и Европой из-за пиратства и террористических атак, а также экологических проблем — снижения уровня воды ключевых каналов и, как следствие, ограничения их пропускной способности [1, 2]. С учетом надежности сухопутных маршрутов, по сравнению с морскими, возник серьезный запрос на развитие альтернативной транспортной системы для торговли между ЕС и КНР, которая частично может пройти через территорию Евразии.

Вместе с тем с началом специальной военной операции на Украине и ростом конфронтации России и Запада были нарушены основные транспортные цепочки в торговле между евразийскими странами и ЕС. Как следствие, колоссально возрос интерес к альтернативным транспортным и торговым направлениям, в том числе через Каспийский регион и Центральную Азию.

В условиях обострения конкуренции за влияние в Евразии между РФ, Китаем, ЕС, США, Турцией и рядом других стран борьба за выбор транспортных коридоров становится одним из наиболее острых вопросов. Дело в том, что контроль над транспортными потоками — это не только возможность получения платежей от транзита товаров, но и технологическая привязка, выбор стандартов транспортной инфраструктуры, управление инвестиционными потоками, что в совокупности дает высокое добавочное политическое влияние инициатору и инвестору транспортного коридора.

Целью данной статьи является анализ основных участников и заинтересованных «Большой игры» в транспортной сфере Центральной Азии и Каспийском регионе, оценка перечня реализуемых и проектируемых проектов в логистической сфере, а также выявление основных узких мест для развития транспортных коридоров. Транспортная сфера выступает важным элементом конкуренции, а значит, требует внимательного изучения. Теоретико-методологической основой исследования стал системный (комплексный) подход, в рамках которого развитие транспортных коридоров в регионе рассматривается как важный элемент международных отношений.

Основные результаты исследования позволяют оценить наиболее перспективные транспортные проекты в Центральной Азии и Каспийском регионе и эффективность иницилирующих их крупных региональных акторов.

ИНТЕРЕСЫ СТРАН ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ И КАСПИЙСКОГО РЕГИОНА В РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Страны Центральной Азии и Каспийского региона стремятся расширить географический потенциал внешней торговли и выйти из состояния закрытости, определенной изоляции от мировой торговли, а также реализовать свой транзитный потенциал.

Из пяти государств Центральной Азии только два имеют выход к морю — Казахстан и Туркменистан, при этом Каспийское море, омывающее их берега, не связано с мировым океаном напрямую, а только — через российскую систему рек и каналов. Такая закрытость во многом обуславливает зависимость центральноазиатских республик от транзитных стран (в первую очередь от России и Китая), а также друг от друга.

Кроме того, существует проблема реализации их транзитного потенциала. После распада СССР фактически все транспортные коридоры, проходящие через регион, оказались связаны исключительно с Россией. С 2014 г., и особенно после начала специальной военной операции в 2022 г., подобная зависимость несет странам потенциальные риски нарушения транзитных маршрутов. Сотрудничество с Россией может быть квалифицировано как нарушение санкционного режима, который США создали вместе с союзниками.

В таких условиях страны Каспийского региона и Центральной Азии готовы строить альтернативные транспортные пути, задействуя и реализуя свой

транзитный потенциал. В этом контексте показателем казахстанский кейс: несмотря на то, что Казахстан публично заявляет о следовании санкционно-му режиму против России, он не может разрывать отношения с Москвой исходя из экономических интересов¹. По словам президента Токаева, коридор «Север — Юг», проходящий через Россию, крайне важен для Казахстана, так как на него приходится от 35 до 45% объема перевозок. Параллельно с этим власти Астаны уделяют значительное внимание развитию и других инфраструктурных проектов. К ним можно отнести строительство второй железнодорожной линии Достык — Мойынты протяженностью 836 км, которая должна увеличить пропускную способность участка в пять раз².

Об интересе Казахстана говорит также Концепция развития транспортно-логистического потенциала РК до 2030 г. Согласно ее положениям, к 2030 г. предполагается увеличение объема транзита через территорию Казахстана до 35 млн т³. Кроме того, в ноябре 2022 г. представители Казахстана, Азербайджана, Грузии и Турции подписали дорожную карту касательно синхронного устранения узких мест и развития Транскаспийского международного транзитного маршрута до 2027 г., а в августе 2023 г. был представлен актуализированный вариант документов⁴.

Схожей стратегии придерживаются Узбекистан и Туркменистан. С 2014 г. действует железнодорожный коридор Китай — Казахстан — Туркменистан — Иран.

Кроме того, страны признают важность реализации проектов межрегионального значения, в том числе трансфганского коридора⁵. Туркменистан ведет себя довольно активно, реализовывая такие проекты, как железная дорога Серхетабат — Тургунди, а также Туркменистан — Афганистан — Таджикистан (ТАТ). Причем, в отличие от своих конкурентов в Центральной Азии, он делает это преимущественно за счет собственных средств, стараясь не прибегать к практике заимствования,

что еще раз подчеркивает его амбиции и возможности в регионе [3].

Говоря о выгодах каждого из государств Центральной Азии, стоит подчеркнуть, что реализация инфраструктурных проектов, в том числе транспортных коридоров, будет способствовать дальнейшему развитию региона за счет роста его ВВП до 350 млрд долл., согласно оценке Всемирного банка⁶.

Для Азербайджана и Грузии важнейшей задачей в развитии транспортных маршрутов в регионе также является реализация своего транзитного потенциала, так как через их территорию проходят практически все транспортные коридоры, соединяющие Запад с Востоком в обход России и Ирана.

И если Грузия выступает во многом пассивным игроком, предоставляя свою территорию для проектов, то Азербайджан их самостоятельно инициирует, инвестирует и развивает — как у себя, так и в соседних странах. Для максимального использования собственного потенциала Азербайджан обновляет нормативно-правовую базу своего экономического развития: в 2022 г. была принята Стратегия социально-экономического развития Азербайджана на 2022–2026 годы⁷. Одно из ее ключевых положений — развитие несырьевого сектора экономики страны, составной частью которого власти Азербайджана видят доходы от транзита. Согласно имеющемуся плану, к 2027 г. доходы от транзита должны составить 450 млн манатов, или 265 млн долл., исходя из курса на январь 2024 г.⁸ Кроме того, Азербайджан активно вкладывается в строительство и модернизацию транспортных проектов за рубежом. Так, он выступил главным инвестором при строительстве грузинского участка железной дороги Баку — Тбилиси — Карс. В настоящее время осуществляется модернизация участка, и в среднесрочной перспективе планируется увеличение его пропускной способности до 17 млн т грузов и 3 млн чел. в год [4].

За счет развития транзитных маршрутов Азербайджан стремится улучшать свою внутреннюю связанность. Так, через Зангезурский коридор на территории Армении Баку планирует выстроить сухопутное сообщение со своим эксклавом — Нахичеванской республикой [5].

¹ URL: <https://www.rbc.ru/politics/28/09/2023/651580c69a7947350ee3ef00>

² URL: <https://telegra.ph/Transport-Kazahstana—2024-Ambicioznye-celi-i-nakopivshiesya-problemy-01-22>

³ URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P2200001116>

⁴ URL: <https://primeminister.kz/ru/news/po-vode-i-sushe-v-kazakhstane-rasshiryayut-set-alternativnykh-transportnykh-koridorov-25794>

⁵ URL: <https://isrs.uz/ru/xorijiy-ekspertlar-fikri/uzbekistanu-i-kazahstanu-vazno-maksimalno-ispolzovat-transportno-tranzitnyj-potencial>

⁶ URL: <https://isrs.uz/ru/smti-ekspertlari-sharhlari-strany-centralnoj-azii-vystupaut-za-razvitie-transportno-tranzitnogo-potenciala>

⁷ URL: <https://president.az/ru/articles/view/56723>

⁸ URL: <https://az.sputniknews.ru/20220731/chto-pomozhet-azerbaydzhanu-prevratitsya-v-transportnyy-khab-444523256.html>

ИНТЕРЕСЫ ВНЕШНИХ ИГРОКОВ К РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ В РЕГИОНЕ

В силу своего географического положения и ряда других факторов Центральная Азия и Каспийский регион привлекают внимание крупных игроков: внерегиональных — ЕС, США и Турции, и региональных — России, Ирана и Китая.

Изначальные позиции России в транспортной сфере Центральной Азии и Каспийского региона были фактически безальтернативными, так как вся существующая транспортная инфраструктура была построена во времена Российской империи и СССР и в основном формировалась для связи регионов с Центром. Несмотря на проекты конкурентов и санкционный режим, Россия остается основным транзитным государством для всех центральноазиатских государств, а по ряду направлений — и для Азербайджана.

Кроме того, Россия активно развивается как транзитный хаб, модернизируя свою транспортную систему, а также реализуя такие крупные проекты, как «Север — Юг», «Меридиан» и «Центральный Евразийский коридор», благодаря которым товарооборот РФ со странами Центральной Азии в 2022 г. достиг показателя в 42 млрд долл.⁹

Иран в силу своего выгодного географического положения стремился стать связующим звеном для стран Центральной Азии и Каспийского региона, но санкционный режим со стороны США, а также неразвитая транспортная инфраструктура не позволяют ему быть полноценным хабом для соединения региона с бассейном Индийского океана. Тем не менее за счет подключения партнеров Иран развивает свою железнодорожную сеть в рамках проекта «Север — Юг» для связи с Россией и Азербайджаном и уже запустил с Туркменистаном и Казахстаном совместную железную дорогу Теджен — Серахс — Мешхед¹⁰.

Говоря о Китае, в первую очередь стоит подчеркнуть, что его проникновение в Центральную Азию носило поступательный характер. Если с начала 1990-х и вплоть до 2000-х гг. Китай скорее налаживал отношения с региональными странами и формировал долгосрочную стратегию развития с ними,

то к 2011–2013 гг. он начал масштабную экономическую и инфраструктурную экспансию в регион. Наиболее показательным здесь является запуск и активная реализация инициативы «Один Пояс — Один Путь» (ОПОП), благодаря которой Центральная Азия и Прикаспий могут быть полноценно интегрированы в экономические и логистические цепочки. В контексте указанной инициативы в первое десятилетие XXI в. Китаем был осуществлен целый ряд проектов, благодаря которым логистические нити Китая и Центральной Азии оказались переплетены. К ним относятся: газопровод Центральная Азия — Китай; нефтепровод Казахстан — Китай, а также трубопровод Туркменистан — Узбекистан — Казахстан — Китай [6].

Подобные масштабы возведения транспортных коридоров через Центральную Азию и Прикаспий стали возможными из-за колоссальных инвестиций Китая в данные регионы. Только на долю Пекина приходится порядка 80 млрд долл. прямых инвестиций в Центральную Азию, что практически равняется годовому товарообороту между ними (70,2 млрд долл. по итогам 2022 г.)¹¹. А к 2030 г. за счет реализации текущих и будущих транспортных проектов ожидается увеличение объема торговли Китая со странами Центральной Азии до 100 млрд долл.¹²

Еще один важнейший внерегиональный актор — Турция. Интерес Анкары к регионам принято связывать с общими корнями и тюркоязычной культурой. Турция пытается выступать в роли посредника, транзитного центра между Европой и Азией — об этом свидетельствуют и действующие трубопроводы, по которым энергоресурсы Каспийского бассейна поступают к ней: нефтепровод Баку — Тбилиси — Джейхан, газопровод Баку — Тбилиси — Эрзурум, а также железная дорога Баку — Тбилиси — Карс.

Подобная активность страны в обозначенных регионах символизирует их важность в контексте того, что Турция позиционирует себя в качестве сильной как региональной, так и межрегиональной державы, исходя из воззрений Эрдогана о «мире больше пяти» (Dünya beşten büyüktür). Более того, повышенный интерес к Каспийскому региону и Центральной Азии во многом вызван зависимостью самой Турции от поставок оттуда нефти и газа.

⁹ URL: <https://tass.ru/ekonomika/17600953>

¹⁰ URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/columns/asian-kaleidoscope/rol-irana-v-tsentralnoy-azii-faktor-bezopasnosti-kak-osnovnoy/> (дата обращения: 29.01.2024).

¹¹ URL: <https://www.rbc.ru/economics/28/05/2023/646e43449a794715028aa655>

¹² URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6320992>

Своего рода антиподом России в обозначенных регионах выступают западные страны, особенно США. Их заинтересованность преимущественно основана на желании ослабить позиции РФ за счет создания различных проектов в обход ее территории. Так, США активно «лоббируют развитие и расширение Транскаспийского международного транзитного маршрута (ТМТМ), соединяющего Запад с Востоком через Центральную Азию и, главным образом, через Казахстан в обход России»¹³. Как полагают американские чиновники, реализация данного проекта способна ограничить влияние России с ее ставкой на коридор «Север — Юг».

Наряду с США Европейский союз также преследует свои интересы касательно транспортного конструктора Центральной Азии и Прикаспия, всячески стремясь развивать транспортный коридор «Европа — Кавказ — Азия» (ТРАСЕКА). Так, по итогам 2022 г., порядка 58% инвестиций в Казахстан пришлось на США и страны ЕС в лице Нидерландов, Бельгии, Франции и Германии¹⁴.

РЕАЛИЗУЕМЫЕ И ПЛАНИРУЕМЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОЕКТЫ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ И КАСПИЙСКОМ РЕГИОНЕ

Одним из наиболее амбициозных проектов, предложенных Россией для развития региональной логистики, является международный транспортный коридор (МТК) «Север — Юг»¹⁵, соглашение о котором подписано еще в 2000 г. между Россией, Ираном и Индией. Маршрут предполагает выстраивание коммуникаций через Иран и страны Каспия с российской транспортной системой, чтобы создать кратчайший путь между Индией и ЕС.

МТК имеет три основных транспортных коридора: 1) транскаспийский — через морские порты России, Ирана, Казахстана, Туркменистана и Азербайджана; 2) железнодорожное и автомобильное сообщение по западной ветви по маршруту Астрахань — Махачкала — Самур, а далее — по территории Азербайджана с выходом в Иран через пограничную станцию Астара; 3) по восточному побережью: по железной дороге через Казахстан и Туркменистан с выходом на железнодорожную сеть Ирана по по-

граничному переходу Теджен — Серахс¹⁶. Все три направления в итоге должны вливаться в инфраструктуру российских железных и автомобильных дорог или внутренние водные РФ.

Основная сложность в реализации проекта заключается в слабой развитости железнодорожной сети Ирана, где для сквозного маршрута из Персидского залива до границы с Азербайджаном не хватает участка Казвин — Решт — Астара общей протяженностью 375 км. За 23 года с момента старта проекта Иран так и не смог достроить этот участок самостоятельно. В мае 2023 г. президенты России и Ирана подписали соглашение о достройке участка железной дороги протяженностью 162 км между городами Решт и Астара. Москва выделит для этого кредит на 1,3 млрд евро из необходимых 1,6 млрд евро. Предполагается, что строительство должно завершиться к 2027 г.,¹⁷ но уже сегодня наблюдается заметный рост перевалки грузов на маршруте: от 5,1 млн т в 2020 г. до 8,4 млн т в 2022 г. (+64,6%) и 17,6 млн т в 2023 г. В перспективе ожидается, что к 2030 г. общий объем грузоперевозок по МТК составит от 35 до 41–45 млн т¹⁸.

Еще одним важным звеном коридора «Север — Юг» стала железная дорога Узень — Гызылгая — Берекет — Этрек — Горган, которая должна соединить Иран, Туркменистан, Казахстан и Россию по восточному побережью Каспийского моря. 3 декабря 2014 г. состоялось торжественное открытие железной дороги протяженностью 146 км — в Казахстане, 470 км — в Туркменистане и 70 км — в Иране. Официально было объявлено, что объем грузов может достичь 10 млн т в год. Стоимость дороги для Туркменистана составила 371 млн долл., для Казахстана — 430 млн долл., для Ирана — 106 млн долл.¹⁹

С учетом того, что все связи между Россией и Центральной Азией проходят через Казахстан, а при транзите время от времени наблюдаются сложности и задержки, было принято решение о развитии альтернативного коридора Киргизия — Узбекистан — Туркменистан — Каспийское море — Россия. В настоящее время стороны прорабатывают технические вопросы реализации маршрута, который должен будет способствовать улучшению

¹³ URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/ssha-vozvrazhayutsya-v-tsentrallyu-aziyu-no-est-nyuansy/>

¹⁴ URL: <https://primeminister.kz/ru/news/kazakhstan-privlekreordnyy-obem-priyamykh-inostrannykh-investitsiy-23663>

¹⁵ URL: http://cargo.rzd.ru/wps/portal/cargo?STRUCTURE_ID=682

¹⁶ URL: http://cargo.rzd.ru/wps/portal/cargo?STRUCTURE_ID=682

¹⁷ URL: <https://www.rbc.ru/economics/17/05/2023/6464d6bd9a794744d3582605?from=copy>

¹⁸ URL: <https://morvesti.ru/analitika/1685/106899/>

¹⁹ URL: <http://old.mgimo.ru/news/experts/document276208.phtml>

внутрирегиональной логистики в целом в Центральнокаспийском и Каспийском регионах²⁰.

Западные страны с момента распада СССР активно включились в геополитическую борьбу и предлагали реализовать проект «Новый Шелковый путь» или создать транспортный коридор ТРАСЕКА, чтобы соединить регион в обход России. Но в проектной форме он так и не был реализован, хотя сама идея формирования глобального транспортного маршрута подтолкнула страны региона к ряду самостоятельных проектов, а Китай перехватил инициативу, фактически заменив ее своим глобальным проектом.

Китай — один из основных инвесторов в транспортную инфраструктуру стран Центральной Азии, а глобальная инициатива «Один Пояс — Один Путь» предполагает создание транспортных сетей, которые смогут поддержать китайские экспортные потоки. Правительство КНР рассматривает ее как долгосрочный проект, который поможет в ближайшие годы развивать западные регионы страны, связав их сетью полезных путей и дорог с ключевыми мировыми рынками, в первую очередь с ЕС, через Центральную Азию и Каспийский регион.

Средний коридор — проект, инициатором и участником которого хотели бы выступать многие, в том числе внешние игроки, но по факту это важный элемент ОПОП для дальнейшего увеличения контейнерных перевозок по маршруту Китай — Европа, так как он позволяет сократить время в пути почти вдвое. Также следует отметить рост объема перевозок транзитных грузов из Китая в Азербайджан, который за январь 2024 г. составил около 615 тыс. т (+11,6% по сравнению с аналогичным периодом 2023 г.). Важно отметить, что после начала войны на Ближнем Востоке Средний коридор стал необходим, так как грузовое судоходство в Красном море было фактически остановлено, и начались активные поиски новых альтернативных путей транспортировки грузов. Одним из них и стал мультимодальный маршрут Среднего коридора, проходящий через территорию Китая, Казахстана, Азербайджана и Грузии²¹.

Как уже отмечалось ранее, региональные акторы также развивают свою транспортную инфраструктуру. Наиболее активен в этом плане Азербайджан, который, помимо прочего, сам иницирует и спонсирует трансграничные проекты. Среди наиболее

заметных можно выделить железную дорогу **Баку — Тбилиси — Карс (БТК)**. Его реализация серьезно укрепляет двусторонние отношения между Турцией и Азербайджаном в силу того, что это единственный железнодорожный маршрут, соединяющий две страны, а также позволяющий отправлять грузы из бассейна Каспия в страны ЕС. Кроме того, за счет эксплуатации данного железнодорожного участка во многом обеспечивается рост товарооборота между Азербайджаном и Турцией, который только за первое полугодие 2023 г. составил почти 4 млрд долл.²² С другой стороны, БТК — ключевой проект, соединяющий сразу два транспортных коридора: «Восток — Запад» и «Север — Юг» [7], но из-за ограниченной пропускной способности грузинского участка и слабой железнодорожной сети Турции он пока не может выйти на проектную мощность в 5 млн т грузов в год.

Другим важным и стратегически приоритетным считается **Зангезурский коридор**. После победы Азербайджана во второй Карабахской войне встал вопрос о Нахичеванской Автономной Республике и ее связи с основной территорией Азербайджана. По словам помощника президента Азербайджана Хикмета Гаджиева, Зангезурский коридор должен иметь особый статус, вследствие чего эксперт предлагает внедрение калининградской модели транзита с отсутствием таможенных пошлин и пограничных проверок²³. Главная сложность реализации проекта кроется в нежелании Армении допускать Азербайджан к строительству инфраструктуры через свою территорию (Сюникскую область), что приведет к усилению главных соперников Еревана — Баку и Анкары. Кроме того, это может отрезать Армению от границы с Ираном, делающим на нее определенную ставку.

Лазуритовый коридор, предполагающий транспортировку грузов из Афганистана (города Фарьяб и Герат) до Европы, последние годы заметно активизировался: в его рамках планируется подключиться к развивающейся инфраструктуре на Каспии за счет соединения железных дорог Туркменистана и строительства афганского участка до Герата. Основным инициатором проекта выступает Туркменистан, но из-за сложностей с вопросами признания властей Афганистана и нестабильной ситуации в республике проект пока остается под вопросом.

²⁰ URL: https://www.ng.ru/cis/2023-07-02/1_8762_south.html

²¹ URL: <https://interfax.az/view/909139>

²² URL: <https://interfax.az/view/896830>

²³ URL: <https://iz.ru/1632326/igor-karmazin/ustupite-dorogu-turctcia-prinuzhdaet-armeniiu-otkryt-zangezurskii-koridor>

МОРСКИЕ ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ЧЕРЕЗ КАСПИЙСКОЕ МОРЕ

Морские перевозки на Каспии — важный элемент транспортной карты Евразии, так как обходные маршруты (особенно для оппонентов РФ) предполагают перевалку грузов через море. Соответственно, анализ портовой инфраструктуры и возможностей флота для перевозки грузов по морю дает понимание потенциала обходного грузопотока.

Вместе с тем российские порты на Каспии играют заметную роль и для развития транспортных маршрутов в регионе. Так, грузооборот трех российских портов на Каспии — Махачкала, Астрахань, Оля — вырос в 2023 г. на 33% по сравнению с 2022 г. (когда он составлял 6 млн т, из которых 3 млн т приходилось на астраханские порты)²⁴ и достиг 7,2 млн т.

Основным сдерживающим фактором для успешных грузоперевозок между РФ и странами Каспийского региона является тот факт, что российские порты не справляются с растущим грузопотоком из-за нехватки причалов, терминалов, кранов и другой инфраструктуры в Астрахани, малого числа судов на рейсах Иран — Россия, а также заторов в обмелевшем Волго-Донском канале.

В Баку перевалка грузов за первое полугодие 2013 г. выросла на 14%: с 3,6 до 4,1 млн т. Также наблюдается рост перевалки колесной техники: с 28 до 29 тыс. т. Однако перевалка контейнеров и сыпучих грузов снизилась с 732 до 588 т.

К концу 2023 г. грузоперевозки через Бакинский порт превысили 7 млн т (в 2022 г. этот же показатель составил 6,3 млн т²⁵). 90% объема перевалки в Бакинском порту приходится на транзитные грузы. Одна из главных задач правительства Азербайджана — увеличение пропускной способности порта с 15 до 25 млн т в год для наращивания грузоперевозок со странами Средней Азии, в частности — с Казахстаном.

Казахский порт Актау, по итогам первого полугодия 2023 г., перевалил 2,3 млн т грузов, в том числе: 1,8 млн т нефти, 118 тыс. т. зерна, 112 тыс. т металлов. Объемы перевалки нефти выросли на 63%, а металла — в 2 раза. За 2023 г. перевалка грузов через Актауский морской порт выросла на 22% и составила 3,8 млн т, в том числе:

162 тыс. т зерна, 142 тыс. т металлов, 52 тыс. т цемента²⁶. Было обработано свыше 3 млн т нефти, что на 54% выше уровня прошлого года. Одним из сдерживающих факторов является отсутствие контейнерного хаба, который планируется построить к 2025 г. Он позволит оказывать наиболее полный спектр услуг по перевалке контейнеров (до 300 тыс. ДФЭ в год).

Демонстрирует рост перевалки грузов и порт Кuryk. Так, в первом полугодии 2023 г. она превысила 1 млн т, что на 18% больше аналогичного показателя 2022 г. Текущий уровень глубины акватории портов Казахстана в среднем составляет 4,9 м при нормативном уровне судоходства 6,11 м, что позволяет осуществлять загрузку судов только на 75%²⁷.

В порту Туркменбаши (по данным за январь–июль 2023 г.) также наблюдается рост грузооборота: 1,755 млн т., где 1,3 т перевозится морским, а 451 050 т — речным транспортом²⁸. По сравнению с аналогичным периодом 2022 г., рост составил 119%. А с января по сентябрь 2023 г. общий объем грузоперевозок через порт Туркменбаши на Каспии был 2,28 млн т — на 19,9% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Пропускная способность порта — около 18 млн т, что в целом является оптимальным для отправки грузов²⁹.

Транзит товаров через иранские порты Каспийского моря в 2023 г., по сравнению с предыдущими годами, вырос на 70%, а их поток в торговые порты страны, по сравнению с 2022 г., увеличился на 9%. С 21 марта 2023 г. по 22 января 2024 г. в иранских портах было выгружено более 23 млн т нефтепродуктов³⁰. Главной ограничивающей силой для успешного развития грузооборота между Ираном и Россией является нехватка судов, так как иранские порты на Каспии пока задействованы только на 25%. Но стремление властей Ирана улучшить товарооборот между двумя странами ведет к наращиванию торгового флота, который к 2026 г. должен

²⁴ URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2023/03/28/968353-koridor-sever-yug-ne-spravlyaetsya-s-vozroshhim-gruzopotokom>

²⁵ URL: <https://caliber.az/post/204349/>

²⁶ URL: <https://casp-geo.ru/kazahstanskije-porty-kuryk-i-aktau-po-itogam-polugodiy-2023-goda-uvelichili-obemy-gruzoperevozok/>

²⁷ URL: <https://ru.sputnik.kz/20231120/cherez-port-aktau-s-yanvary-otpravili-na-22-gruzov-bolshe-chem-v-proshlom-godu-40296175.html>

²⁸ URL: <https://e-cis.info/news/567/112935/>

²⁹ URL: <https://www.newscentralasia.net/2023/08/31/gruzooborot-mezhdunarodnogo-porta-turkmenbashi-prevysil-polmilliarda-tonn-kilometrov-za-yanvar-iyul-2023-g/>

³⁰ URL: <https://seanews.ru/2023/03/29/ru-porty-irana-otchitalis-po-itogam-1401-goda/>

пополниться на 50 кораблей, часть из которых будет приобретена в России³¹.

ВЫВОДЫ

Системный анализ транспортной составляющей геополитического противостояния за влияние в Каспийском регионе и Центральной Азии показывает, что в настоящее время уже реализуется или обсуждается целый комплекс магистральных и региональных проектов, которые вносят заметный вклад в развитие транспортной инфраструктуры. Вместе с тем общая архитектура транспортных связей стран в рамках этих регионов во многом строится на базе транспортных маршрутов, созданных еще в советское время, что предполагает

их заметную зависимость от России. Так, заметная часть китайских проектов в рамках инициативы «Один Пояс — Один Путь» в итоге замыкаются на российскую транспортную инфраструктуру. Для того чтобы создать надежную и сравнимую с российской систему альтернативных коридоров, их инициаторам потребуются многомиллиардные инвестиции и долгие годы системной работы по выстраиванию новых маршрутов. Как показывает практика, никто из крупных внешних игроков не готов на это идти, даже Китай, в конечном итоге, выстраивает комбинированную систему, которая использует транзитные возможности России. При этом Москва продолжает развитие своей инфраструктуры, а также иницирует и реализует крупные региональные проекты, например, МТК «Север — Юг», которые впоследствии позволят ей продолжать оставаться важнейшим транспортным игроком в Евразии.

³¹ URL: https://www.iran.ru/news/economics/124751/194_mln_tonn_gruzov_pogruzhenno_i_razgruzhenno_v_portah_irana_za_10_mesyacev

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Веселов Е.М., Белозёрцева Н.П. Кризис международных контейнерных перевозок 2020–2021 гг.: причины и последствия. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/krizis-mezhdunarodnyh-konteynernyh-perevozok-2020-2021-gg-prichiny-i-posledstviya/viewer>
2. Савченко В.С., Смолина Е.С. Великий шелковый путь: история и экономика. *Вестник Омского государственного педагогического университета. Гуманитарные исследования*. 2015;1(5):124–126.
3. Борисова Е.А. Дороги Центральной Азии. Новые проекты международного транзита. *Восточная аналитика*. 2020;(3):51–60. DOI: 10.31696/2227–5568–2020–03–051–060
4. Федоровская И.М. Транспортные проекты Азербайджана. *Россия и новые государства Евразии*. 2019;1(42):118–126. DOI: 10.20542/2073–4786–2019–1–118–126
5. Малышева Д.Б. Россия и транзитные коридоры Евразии. *Россия и новые государства Евразии*. 2023;2(59):91–102. DOI: 10.20542/2073–4786–2023–2–91–102
6. Притчин С. «Большая игра 2.0» в Центральной Азии на современном этапе. *Мировая экономика и международные отношения*. 2022;66(6):112–123. DOI: 10.20542/0131–2227–2022–66–6–112–123
7. Федоровская И.М. Проекты развития транспортной инфраструктуры Закавказья. *Россия и новые государства Евразии*. 2022;4(57):123–131. DOI: 10.20542/2073–4786–2022–4–123–131.

REFERENCES

1. Veselov E.M., Belozertseva N.P. Crisis of international container transportation 2020–2021: Causes and consequences. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/krizis-mezhdunarodnyh-konteynernyh-perevozok-2020-2021-gg-prichiny-i-posledstviya/viewer> (In Russ.).
2. Savchenko V.S., Smolina E.S. The Great Silk Road: History and economics. *Vestnik Omskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta. Gumanitarnye issledovaniya = Bulletin of Omsk State Pedagogical University. Humanitarian research*. 2015;1(5):124–126. (In Russ.).
3. Borisova E.A. Roads of Central Asia. New international transit projects. *Vostochnaya analitika = Eastern analytics*. 2020;(3):51–60. DOI: 10.31696/2227–5568–2020–03–051–060 (In Russ.).
4. Fedorovskaya I.M. Transport projects of Azerbaijan. *Rossiya i novye gosudarstva Evrazii = Russia and the New States of Eurasia*. 2019;1(42):118–126. DOI: 10.20542/2073–4786–2019–1–118–126 (In Russ.).
5. Malysheva D.B. Russia and transit corridors of Eurasia. *Rossiya i novye gosudarstva Evrazii = Russia and the New States of Eurasia*. 2023;2(59):91–102. DOI: 10.20542/2073–4786–2023–2–91–102 (In Russ.).

6. Pritchins S. "The Great Game 2.0" in Central Asia at the present stage. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya = World Economy and International Relations*. 2022;66(6): 112–123. DOI: 10.20542/0131-2227-2022-66-6-112-123 (In Russ.).
7. Fedorovskaya I.M. Projects for the Development of Transport Infrastructure in Transcaucasia. *Rossiia i novye gosudarstva Evrazii = Russia and the New States of Eurasia*. 2022;4(57):123–131. DOI: 10.20542/2073-4786-2022-4-123-131. (In Russ.).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / ABOUT THE AUTHORS

Станислав Александрович Притчин — кандидат исторических наук, заведующий Сектором Центральной Азии Центра постсоветских исследований, ИМЭМО РАН, Москва, Россия; доцент кафедры политологии факультета социальных наук и массовых коммуникаций, Финансовый университет, Москва, Россия

Stanislav A. Pritchins — Cand. Of Sci. (Hist.), Head of the Central Asia Sector of the Center for Post-Soviet Studies, IMEMO RAS, Moscow, Russia; Assoc. Prof. of the Department of Political Science, Faculty of Social Sciences and Mass Communications, Financial University, Moscow, Russia

<https://orcid.org/0000-0001-9464-9836>

Автор для корреспонденции / Corresponding author:

pritchin.stanislav@yandex.ru

Максим Михайлович Соболев — бакалавр 4-го курса факультета социальных наук и массовых коммуникаций, Финансовый университет, Москва, Россия

Maxim M. Sobolev — 4th year student of the Faculty of Social Sciences and Mass Communications, Financial University, Moscow, Russia

<https://orcid.org/0009-0000-7636-1521>

workportal.maks@xmail.ru

Антон Эдуардович Агеев — бакалавр 4-го курса факультета социальных наук и массовых коммуникаций, Финансовый университет, Москва, Россия

Anton E. Ageev — 4th year student of the Faculty of Social Sciences and Mass Communications, Financial University, Moscow, Russia

<https://orcid.org/0009-0005-5670-6576>

Ag1anton1@yandex.ru

Заявленный вклад авторов:

С.А. Притчин — подготовка итоговой статьи.

М.М. Соболев — сбор материала.

А.Э. Агеев — сбор материала.

Authors' contributions:

S.A. Pritchins — preparation of the final article.

M.M. Sobolev — collection of materials.

A.E. Ageev — collection of materials.

Конфликт интересов: авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Conflicts of Interest Statement: The authors have no conflicts of interest to declare.

Статья поступила 11.03.2024; принята к публикации 15.05.2024.

Авторы прочитали и одобрили окончательный вариант рукописи.

The article was received on 11.03.2024; accepted for publication on 15.05.2024.

The authors read and approved the final version of the manuscript.