

УДК 338.47

<https://doi.org/10.48371/ISMO.2024.57.3.013>

МРНТИ 11.25.15

ИНТЕРЕСЫ МИРОВЫХ ДЕРЖАВ В ТРАНСПОРТНО-КОММУНИКАЦИОННОМ ПОТЕНЦИАЛЕ СТРАН ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

*Кулынтай Г. Ж.¹, Тайшанова С.Т.², Сейлхан Б.³

¹ PhD докторант, Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева, Астана, Казахстан, e-mail: kulynataykz@mail.ru

² доктор PhD, младший научный сотрудник института Джучи, Астана, Казахстан, e-mail: saltushka84@yahoo.com

³ магистр кафедры регионоведения, Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева, Астана, Казахстан, e-mail: balaus_95_07@mail.ru

Аннотация. В статье рассматриваются интересы мировых держав в транспортно-коммуникационном потенциале стран Центральной Азии. Актуальность выбранной темы исследования обусловлена тем, что в обострившейся ситуации на мировой арене резко возрос интерес к транспортно-коммуникационным возможностям региона со стороны мировых держав, учитывая его геополитическое положение и богатейшие сырьевые запасы. Целью исследования является анализ транспортно-коммуникационных проектов мировых держав в Центральной Азии, которые нацелены на развитие транспортной инфраструктуры и транзитных коридоров в странах региона. В качестве основного использован системный подход, позволивший провести анализ стратегии в транспортно-коммуникационной сфере внерегиональных акторов в отношении Центральной Азии. Сложная политическая ситуация в Восточной Европе оказывает влияние на транспортные маршруты и коридоры, которые использовались ранее. К этому прибавились масштабные антироссийские санкции, которые западные страны продолжают вводить и расширять, в связи с чем, страны Центральной Азии ищут возможности переориентировать торговые пути, что обусловило активизацию помимо таких исторически значимых акторов, как США, Европа, Китай и Россия, турецко-азербайджанской двойки и Ирана. Также в условиях турбулентности геополитической обстановки мира страны Центральной Азии понимают необходимость интеграции с осознанием того, что только консолидируя усилия можно дать достойный отпор современным глобальным и региональным вызовам и угрозам безопасности, а также обеспечить транспортировку всех имеющихся у них природных ресурсов на мировой рынок. В заключении автор выделяет проблемы, которые создают барьеры в построении единой транспортной инфраструктуры региона, и предлагаются возможные решения их преодоления.

Ключевые слова: транспортно-коммуникационный потенциал, Центральная Азия, мировые державы, интересы, транспортные проекты, транспортные маршруты и коридоры, Азия, Европа

Основные положения

Находясь на перекрестке древних транспортно-коммуникационных артерий мира вдоль «Великого Шелкового Пути» Центральная Азия (ЦА) играла активную роль в соединении западной и восточной цивилизаций, способствуя в течение многих лет взаимопроникновению культурных,

духовных и исторических ценностей народов, населяющих Азию и Европу. В настоящее время наблюдается рост интереса к транспортно-коммуникационным возможностям региона со стороны мировых держав.

Следует отметить положительные и отрицательные стороны географического расположения центрально-азиатского региона. Так, располагаясь на пересечении важных торговых маршрутов, соединяющих Север и Юг, Восток и Запад, центрально-азиатские страны обладают существенными экономическими преимуществами. Однако рассматриваемый регион находится между такими сильными соседями, как Россия на севере и Китай на востоке, а на юге и юго-западе граничит с нестабильными исламскими государствами - Афганистаном, Ираном и Пакистаном.

При этом, более очевидной географическая изоляция центрально-азиатского региона, выражающаяся в нахождении на периферии мировых политических и экономических событий и отсутствие прямого доступа к международным водным путям, стала с момента обретения независимости странами ЦА. Учитывая свое геополитическое расположение, страны ЦА стремятся достичь двух основных целей. С одной стороны - укрепление сотрудничества не только между собой, но и с сильными соседями, прежде всего, Россией и Китаем. С другой - выявление новых возможностей для интеграции в мировой рынок.

В целях расширения торгово-экономического сотрудничества создаются определенные условия: железнодорожные и транспортные дороги Туркменистан-Иран, Казахстан-Китай, которые способствуют развитию сотрудничества с Азербайджаном, Афганистаном и иными странами. Но главная геополитическая особенность и преимущество региона это его богатство природными ресурсами, которое является основной причиной возрастающего интереса к нему со стороны мировых держав.

Введение

Одним из ключевых аспектов транспортной стратегии стран ЦА, ориентированной на углубление интеграции в мировую транспортно-логистическую систему, является развитие международных транспортных коридоров. Географическое расположение стран ЦА обуславливает их инвестиционную привлекательность и обеспечивает им поддержку со стороны государств, которые заинтересованы в расширении транзитных транспортных путей. Это, в свою очередь, помогает повысить эффективность управления международными перевозками при условии обязательного внедрения передовых транспортных технологий и использования современного транспортного оборудования для глобальных грузоперевозок.

Увеличение экономической важности стран Восточной Азии (Китай, Япония, Южная Корея и др.) и Южной Азии (Индия и др.) способствует росту объемов товарооборота между западной и восточной, северной и южной частями Евразии. В связи с этим, для стран ЦА открываются новые перспективы в открытии новых транспортных маршрутов, включая транзитные.

Описание материалов и методов

В качестве основного метода был применен системный подход в анализе стратегий в транспортно-коммуникационной сфере акторов, не принадлежащих к данному региону, относительно ЦА. В работе применялись как общенаучные методы, такие как анализ, синтез, индукция, дедукция, диагноз и прогноз, так и специализированные (частнонаучные) методы, включая структурный, институциональный, сравнительно-исторический, сравнительно-правовой и комплексный анализ.

Результаты

Уникальное географическое месторасположение ЦА всегда привлекало внимание, и в течение многих веков, начиная с древних времен, этот регион играл важную роль как неотъемлемая часть Великого шелкового пути, который служил стратегическим мостом между Востоком и Западом. В современных условиях отсутствие прямого доступа к большим морским портам значительно влияет на экономическую деятельность этого региона и оказывает негативное воздействие на его транспортные нагрузки. Именно поэтому транспортно-коммуникационное сотрудничество становится одним из наиболее стратегически значимых направлений для стран ЦА.

При этом, внутрирегиональное сотрудничество стран ЦА в сфере транспорта продолжает укрепляться в рамках разнообразных международных экономических и торговых объединений, транспортных организаций и союзов, а также региональных программ и соглашений. В рамках этих инициатив формулируются международные обязательства и разрабатываются общие стратегии по совершенствованию транспортной инфраструктуры региона. Следует также отметить, что в настоящее время мировое сообщество предпринимает активные шаги по восстановлению и активизации Великого Шелкового пути.

В 1993 г. была учреждена Программа международного транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия «ТРАСЕКА» (англ. TRASECA), маршрут которого, следуя от Европы (пролив Босфор, железные дороги Турции, порт Румынии – Констанца, порт Украины - Одесса) воссоздает аналог Великого Шелкового пути, пролегая через районы Черного моря (порты Грузии - Поти, Батуми), Кавказа (железные дороги Грузии и Азербайджана) и Каспийского моря (паромная переправа Баку – Туркменбаши) в страны ЦА и Китая (железнодорожные сети Туркменистана, Узбекистана, Киргизии, Казахстана и Китая, а также китайские порты на тихоокеанском побережье). 1 декабря 2021 г. Европейская комиссия объявила о проекте Global Gateway по налаживанию взаимосвязей в международном развитии транспортных, энергетических и цифровых сетей [[1], p. 7].

Сложная политическая ситуация в Восточной Европе оказывает влияние на транспортные маршруты и коридоры, которые использовались ранее. Ко всему этому прибавились масштабные антироссийские санкции, которые

западные страны продолжают вводить и расширять, в связи с этим страны ЦА ищут возможности переориентировать торговые пути.

Традиционно ранее грузы, направляясь из Казахстана в Европу, проходили по сухопутному пути через Россию. Казахстан также активно использовал данные маршруты, однако вышеперечисленные факторы усложнили реализацию транспортных перевозок. Все это привело к тому, что пользователи этих маршрутов начинают искать альтернативные пути перевозок.

Так, одним из выгодных стратегических направлений сотрудничества между ЦА и Европой в области укрепления их транспортной связи является создание Срединного маршрута, также известного как Транскаспийский международный транзитный маршрут (ТМТМ). Этот международный транспортный путь охватывает территории Китая, Казахстана, проливы Каспийского моря, Азербайджана, Грузии, а затем простирается до Турции и стран Европы. ТМТМ играет все большую роль основного сухопутного направления перевозки товаров из Китая в Европу [[2], p. 153]. Выделим его перспективы развития.

Новые пути доставки, характеризуются созданием альтернативных путей доставки, которые позволяют поддерживать функционирование материальных потоков не только на прежнем уровне, но и в случае увеличения обеспечить их поставку.

Увеличение транзитных и внешнеторговых грузов за счет создания новых путей доставки. Привлекательность и надежность ТМТМ могут обеспечить наращивание материальных потоков.

Развитие логистической инфраструктуры. Для обработки транзитных и внешнеторговых грузов необходима хорошая инфраструктура и для ТМТМ развитие логистической инфраструктуры становится первостепенной.

Формирование логистических продуктов. Обеспечение обработки транзитных и внешнеторговых грузов требует проведение разных операций. Развитие разных логистических услуг, которые могут востребованы на протяжении функционировании ТМТМ.

Внедрение единой технологии перевозочного процесса на протяжении функционировании ТМТМ может ускорить обработку грузов на основе единых стандартов и требований.

Развитие конкурентного транзитного потенциала всех стран-участниц обеспечено тем, что ТМТМ функционирует на территориях нескольких стран.

Внедрение единой тарифной политики позволят потребителям иметь стабильные цены на перевозку товаров на протяжении всего маршрута. Снижение административных барьеров ускорит процессы перевозки и сократит время поставок [[3], с. 172].

Выгодное расположение ТМТМ в сочетании с серьезными инвестициями дают ему хорошие перспективы развития. Данный международный транспортный маршрут для многих стран ЦА может стать одним из перспективных коридоров что будет способствовать развитию экономической торговли между странами. В новых условиях геополитической обстановки

роль ТМТМ, который охватывает множества стран ЦА в продвижении и развитии трансконтинентальной торговли возрастает.

К сожалению, до сих пор отсутствует согласованный подход к повышению конкурентоспособности данной транспортной артерии. Сейчас требуются тарифы, которые будут стимулировать бизнес, ответственный за основной объем перевозок. Однако, как подтверждает анализ, текущие ставки и сборы на этом маршруте на 1,5 раза превышают те, что действуют на альтернативных маршрутах в направлении «Север – Юг».

Не менее важным является рассмотрение аспектов расширения транспортной и портовой инфраструктуры в соответствии с ожидаемым ростом грузовых объемов и улучшением состояния дорожных путей. В этом контексте, создание эффективных механизмов для максимального использования потенциала ТМТМ видится актуальным.

Следует сказать и об участии США. Так, Агентство США по международному развитию (USAID) посвятило 12-ый Центрально-Азиатский торговый форум, прошедший в Астане 12 и 13 октября 2022 г., цифровизации таможенных услуг.

В 2003 году, в рамках Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), была утверждена Программа многостороннего торгово-экономического сотрудничества. Этот документ определяет основные области экономического взаимодействия, и среди них особое внимание уделяется сектору транспорта. В разные годы на встречах министров транспорта государств-членов ШОС были приняты ряд решений, направленных на содействие сотрудничеству в сфере транспорта (рис. 1) [[4], с. 23-24].

2011 г.	<ul style="list-style-type: none">• начата разработка проекта Программы скоординированного развития международных автомобильных дорог государств-членов ШОС
2013 г.	<ul style="list-style-type: none">• достигнута договоренность уделять особое внимание опережающему развитию транспортной инфраструктуры, в частности путем реализации проектов по строительству и вводу в эксплуатацию объектов железнодорожного транспорта
2014 г.	<ul style="list-style-type: none">• принято «Соглашение между правительствами государств-членов ШОС о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок», которое упорядочило юридическую сторону многих вопросов по движению автотранспорта между государствами участниками ШОС. Целью Соглашения является устранение барьеров для международных автомобильных перевозок посредством упрощения и гармонизации документации, процедур и требований, касающихся международных автомобильных перевозок
2015 г.	<ul style="list-style-type: none">• подчеркнута необходимость скорейшего принятия Программы и продолжения работы по созданию автодорожной инфраструктуры, развитию многофункциональных сервисных центров на трассах международных автомобильных маршрутов, внедрению экологических технологий

Рисунок 1 – Решения государств-членов ШОС по содействию сотрудничеству в транспортной сфере

Одной из мировых держав, заинтересованных в транспортно-коммуникационном развитии ЦА является Китай, который в 2013 г. в рамках международного сотрудничества «Шелковый путь» (включает 140 стран, в т.ч. Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан, а также 31 международных организаций) начал реализацию стратегической программы «Один пояс – один путь» по объединению проектов морских и сухопутных путей между Европой и Китаем под общим названием Новый шелковый путь (также Евразийский сухопутный мост) [[5], p. 5]. Китай преследует в ЦА двойную цель.

С одной стороны, создание или модернизация местных транспортных сетей. К примеру, железнодорожные линии Ангрэн-Пап (Узбекистан) и Узень-БерекетГорган (КТИ), автомагистрали Душанбе-Чанак (Таджикистан) и Кашгар-Иркештам-Ош-Андижан (связывает Синьцзян с Кыргызстаном и Узбекистаном). С другой стороны, интеграция региональных инфраструктур в более крупные мультимодальные транспортные коридоры, на базе которых могут быть созданы особые экономические зоны (ОЭЗ), по примеру казахстанского порта Актау.

В то же время Пекин стремится расширить свои торговые пути к рынкам, расположенным на юге ЦА. По крайней мере, на это указывает объявление о возобновлении осенью 2022 г. строительства железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан (ККУ) и обсуждение властями этих трех стран проекта мультимодального транспортного коридора, который свяжет города Кашгар (Синьцзян) и Хайратон (Афганистан) [[6], p. 27].

Важно подчеркнуть, что успех программы ТРАСЕКА в значительной мере связан с выполнением стратегии «Один пояс – один путь». Потенциально значительная доля грузопотока Нового шелкового пути может направиться через коридор «Европа – Кавказ – Азия», что делает стратегию ключевым фактором для развития программы ТРАСЕКА.

Еще одним реально действующим проектом региональной транспортной интеграции является Евразийский экономический союз (ЕАЭС), в рамках которого действует единая таможенная, что обеспечивает свободу движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы, а также проведение скоординированной, согласованной или единой политики в отраслях экономики. В 2015 г. было заключено Совместное заявление о сотрудничестве между Евразийским экономическим союзом (ЕАЭС) и экономическим поясом проекта «Шелковый путь» (ЭППП). Это соглашение направлено на упрощение торговли и улучшение защиты инвестиций между странами-членами ЕАЭС и Китаем. Оно включает в себя облегчение процедур пересечения границы, снятие регулятивных барьеров и сотрудничество в высокотехнологичных отраслях, таких как информационные технологии, медицина, образование, электронная коммерция и энергоэффективность.

Россия и постсоветские государства, объединенные в рамках ЕАЭС, активно работают над возрождением единой транспортной системы, которая когда-то связывала их во времена Советского Союза. Приоритетными здесь

являются международные транспортные коридоры «Запад-Восток» и «Север-Юг». А к 2025 г. страны-члены ЕАЭС планируют полностью устранить все существующие барьеры, препятствующие осуществлению международных перевозок внутри союза, вне зависимости от используемого вида транспорта [[7], с. 41].

В целях дальнейшего развития процесса создания общего транспортного пространства проводится ряд первоочередных мероприятий: интеграция транспортной инфраструктуры, гармонизация нормативного регулирования в транспортной сфере, выявление и устранение технических и административных препятствий, обеспечение свободного транзита пассажиров и грузов, и многие др. Объединение экономик стран-участниц ЕАЭС через создание единого транспортного пространства считается важным шагом для достижения более эффективного экономического и социального роста в регионе. Эксперты высказывают мнение, что евразийская интеграция способствует формированию общего пространства, охватывающего транспортные, технологические, таможенные и экономические аспекты, что дает возможность всем участникам интеграции увеличивать объемы транзитных перевозок [[8], с. 53].

При этом, потенциал транзитных перевозок в странах-членах ЕАЭС не полностью реализуется из-за несовершенства транспортной инфраструктуры и различных сложностей на границах, возникающих в процессе грузоперевозок. Это, к примеру, такие структурные проблемы, как износ транспортной инфраструктуры, недостаточная эффективность складской логистики и недостаток мультимодальных транспортно-логистических центров [[9], с. 44]. Тем не менее, благодаря решимости лидеров государств, участвующих в интеграционных процессах в Евразии, такие проблемы могут быть успешно решены.

В рамках Содружества Независимых Государств (СНГ) были приняты системные меры с целью развития транспортного сотрудничества. В данной области действуют несколько стратегических документов, включая решение Совета глав правительств СНГ о Приоритетных направлениях сотрудничества государств-участников СНГ в сфере транспорта до 2030 г., План мероприятий по реализации Стратегии обеспечения транспортной безопасности на территориях государств-участников СНГ при международных перевозках на период 2020-2025 гг., Концепция дальнейшего развития СНГ и План основных мероприятий по ее реализации и другие документы. [[4], с. 24].

В обострившейся геополитической ситуации с февраля 2022 г. серьезное влияние на транспортные сети, проходящие через ЦА, оказывает турецко-азербайджанская двойка. Так, Турция, не имеющая общей границы с ЦА, рассматривает соседний Азербайджан, граничащий с Казахстаном и Туркменистаном в Каспийском море, как важную площадку для выхода в регион, особенно после того, как Баку отвоевал у Еревана Нагорный Карабах. Хотя Турция в 2018 г. уже запустила транспортный коридор, связывающий её через Грузию и Азербайджан с Туркменистаном и Афганистаном («Лазуритовый коридор»), недавняя реконфигурация транскавказского

пространства может позволить ей получить более прямой доступ к Каспийскому морю и ЦА благодаря созданию Зангезурского транспортного коридора в обход Армении.

Другой центрально-азиатской страной, привлекающей внимание Азербайджана и Турции, является Казахстан, чье значение в Транскаспийском международном транспортном маршруте (ТМТМ, также известном как «Средний коридор»), связывающем Китай, Азербайджан и Турцию с Европой, усиливается. В марте 2022 г. Казахстан создал транспортный коридор «Восток-Запад» с Азербайджаном, Турцией и Грузией, а в июне запустил грузовое железнодорожное сообщение между Павлодаром и Паясом на юге Турции, через территорию Туркменистана и Ирана.

В качестве межрегионального хаба для стран ЦА стремиться выступать Иран, используя свое положение на перекрестке между ЦА, Кавказом и Персидским заливом. Соглашение, заключенное Казахстаном в мае 2022 г., позволило переориентировать грузоперевозки по маршруту Китай-Казахстан-Иран-Европа. Порт Бендер-Энзели, через который Иран в ноябре 2021 г. установил связь с другими портами Каспийского моря для облегчения своей экономической интеграции в регионе, в настоящее время используется для перевалки контейнеров, отправляемых с казахстанского и туркменистанского побережья на рынки Южной Азии [[10], с. 16-18].

Обсуждение

В условиях турбулентности геополитической обстановки мира государства ЦА подходят к вопросу интеграции с осознанием того, что только консолидируя усилия можно дать достойный отпор современным глобальным и региональным вызовам и угрозам безопасности, а также как отмечалось ранее регион располагает огромными, природными ресурсами, и в этом контексте общие усилия позволят обеспечить их транспортировку на мировой рынок. Движущим фактором интеграции для стран ЦА является реализация национальных интересов, отраженных в их Национальных стратегиях развития.

Так, в соответствии с Национальной стратегией развития Республики Таджикистан до 2030 г., высшей целью долгосрочного развития республики является повышение уровня жизни населения страны путем обеспечения устойчивого экономического развития. Учитывая огромный гидроэнергетический потенциал Таджикистана, экспорт этих ресурсов в страны региона может оказать значительное влияние на развитие его экономики. Эти интересы Таджикистана отобразились в энергетическом проекте – CASA-1000, реализация которого обеспечит экспорт электроэнергии из Таджикистана и Кыргызстана в Афганистан и Пакистан, тем самым позволит Таджикистану и Кыргызстану выйти на энергетический рынок Южной Азии. Стоит также добавить, что экспорт электроэнергии из возобновляемых источников в рамках проекта CASA-1000 позволит соседним странам сократить производство электроэнергии на ископаемом топливе,

оказывая положительное влияние на экологическую ситуацию в регионе и во всем мире.

Узбекистану для реализации проводимых в последние годы реформ по модернизации и либерализации экономики, обеспечению ее устойчивого развития и интеграции в мировую экономику необходимо создать благоприятные условия для дальнейшей диверсификации внешнеторговых маршрутов, развивать альтернативные транзитные маршруты, позволяющих экспорт продукции страны на перспективные международные рынки. В этом контексте особое значение обретает повышение транзитного потенциала центрально-азиатского региона, и развитие транспортных коридоров, проходящих по маршруту Восток-Запад и Север-Юг. Эти цели нашли свое отражение в проекте строительства железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан.

Реализация этого проекта позволит транспортировать грузы из Китая в Европу через территории Кыргызстана, Узбекистана, а также в государства Персидского залива через Южный коридор. Что касается Кыргызстана, то данный проект сможет обеспечить стране выход из транспортного тупика и позволит ей стать транзитной страной и следовательно проект будет способствовать устойчивому развитию экономики республики, сократив время перемещение грузов и высокие затраты, которые возникают при их транспортировке через автомобильные дороги, по которым и проходит большая часть грузов в страну и из нее.

Для активизации транспортно-транзитного потенциала Казахстана и Туркменистана и дальнейшего их выхода на мировые рынки колоссальное значение имеет проект железной дороги Казахстан-Туркменистан-Иран, который является восточной веткой коридора Север-Юг. Маршруты данного проекта связывают Казахстан, Туркменистан с Ираном, Россией, а также открывает путь из Восточной Азии в страны Персидского залива [[4]].

Развитие транспортно-коммуникационной взаимосвязанности в ЦА, а также расширение экономических отношений в этом регионе, невозможно без обширной сети действующих логистических центров. Следует отметить, что логистические центры играют решающую роль не только в обеспечении эффективного функционирования транспортных и коммуникационных маршрутов в ЦА, но и являются ключевым условием для участия стран этого региона в крупных региональных интеграционных и транзитных процессах.

Главной причиной существующих трудностей является отсутствие общей стратегии или согласованных программ между странами этого региона в отношении использования имеющейся транспортной инфраструктуры. Более того, проблемы, такие как ограниченность доступных транспортных путей, отсутствие разнообразия маршрутов и нестабильная обстановка в Афганистане, остаются важными и актуальными.

Для решения этой задачи необходимо создать стратегический план, ориентированный на улучшение развития транспортных коридоров в ЦА. На его основе можно разработать региональную программу, направленную на устойчивое развитие транспортной системы в этом регионе. Параллельно

следует создать Региональный совет по транспортным коммуникациям ЦА, который примет на себя координацию усилий по решению проблем в сфере транспорта и логистики.

Создание сложной транспортно-коммуникационной сети в ЦА позволит полностью использовать транспортно-транзитный потенциал региона и будет иметь усиливающийся эффект на устойчивое развитие ЦА. Интегрированная и разветвленная транспортная система ЦА должна стать основным транзитным узлом на Евразийском континенте. Это позволит странам региона получить кратчайший выход к морским портам и новым внешним рынкам. В то же время усилится и процесс возрождения роли центрально-азиатского региона в качестве глобального транзитного коридора, соединяющего Южную Азию, Китай и Европу.

Таким образом, несмотря на географическое преимущество, отсутствие развитых транспортных сетей оказывает прямое влияние на возможности транзита в странах ЦА, которые возникают в основном благодаря крупным региональным и международным транспортным проектам. Формирование связанных транспортных коридоров является ключевым фактором для обеспечения устойчивого экономического роста.

Заключение

Сложившийся сложный контекст на мировой арене не только оправдывает, но и стимулирует стремление государств этого не имеющего выхода к морю региона ЦА (Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан) к развитию внешних партнерских отношений. Транспортные сети ЦА развиваются в двух направлениях: на запад, где Казахстан и Каспийское море выступают важнейшими звеньями китайско-европейских торговых путей; и на юг, как по морю (развитие портовых сообщений Казахстана и Туркменистана с Азербайджаном и Ираном), так и по суше (создание железнодорожной линии, связывающей Узбекистан, Афганистан и Пакистан).

Однако отсутствие единой стратегии (общих программ) между странами ЦА по использованию существующих транспортных коммуникаций затрудняет процесс их дальнейшего развития. Решением может стать разработка Стратегии по развитию региональных транспортных коридоров ЦА с принятием на ее основе региональной Программы по их устойчивому развитию и одновременным созданием Регионального совета по транспортным коммуникациям стран ЦА в качестве координирующей структуры по решению проблем транспортно-логистической сферы.

Другим препятствием является неучастие отдельных центрально-азиатских стран в одних и тех же международных экономических и торговых объединениях, транспортных организациях и союзах, региональных программах и соглашениях, из-за взятых соответствующих обязательств стран-участников, что может создать дополнительные барьеры в построении единой транспортной инфраструктуры региона. Тогда как участие всех стран ЦА в соответствующих программах даст дополнительные возможности по

гармонизации подходов в решении поставленных задач по региональной интеграции. В связи с этим, участие во всех международных инициативах должно стать одним из приоритетных направлений в процессе объединения транспортных инфраструктур стран ЦА.

ЛИТЕРАТУРА

[1] Sustainable transport connections between Europe and Central Asia: final report. – Brussel, 2023. – 57 p.

[2] Ibrayeva A., Sannikov D.V., Kadyrov M.A., Zapevalov V.N., Hasanov E.L., Zuev V.N. Importance of the Caspian Countries for the European Union. Energy Security // International Journal of Energy Economics and Policy. – 2018. – № 8 (3). – P. 150-159.

[3] Умирзакова Д.К. Перспективы развития Транскаспийского международного транспортного коридора // Research Reviews. – Prague, 2022. – С. 169-172.

[4] Транспортная инфраструктура центрально-азиатского региона и перспективы по созданию эквивалентов электронных документов, структур данных и обмена данными, в том числе вдоль цифровых торговых и транспортных коридоров региона: отчет. – Ташкент, 2021. – 85 с.

[5] Foggin J.M., Lechner A.M., Emslie-Smith M., Hughes A.C., Sternberg T., Dossani R. Belt and Road Initiative in Central Asia: Anticipating socioecological challenges from large-scale infrastructure in a global biodiversity hotspot // Conservation Letters. – 2021. – № 14. – P. 1-15.

[6] Laruelle M. China's Belt and Road Initiative and its impact in Central Asia. – Washington, D.C.: The George Washington University, Central Asia Program, 2018. – 184 p.

[7] Пак Е.В. Транспорт и инфраструктура в ЕАЭС к 2025 г. // Перспективы развития проекта ЕАЭС к 2025 году. Рабочая тетрадь. Специальный выпуск под ред. И.С.Иванова. – М.: Российский совет по международным делам, 2017. – С. 38-44.

[8] Мехдиев Э.Т. Евроазиатские транспортные коридоры и ЕАЭС // Международная аналитика. – 2018. – № 2 (24). – С. 47-56.

[9] Алексеева Е.В., Трутнева Н.Ю., Кучерявенко А.К. Транспортно-логистическое сотрудничество в ЕАЭС: условия и перспективы // Естественно-гуманитарные исследования. – 2021. – № 6 (38). – С. 39-45.

[10] Левистон М. Взаимосвязанность в Центральной Азии в эпоху международных кризисов. Транспортная, энергетическая и водная инфраструктуры между взаимозависимостью и открытостью // Russie.Nei.Reports. – 2022. – № 41. – 38 с.

REFERENCES

[1] Sustainable transport connections between Europe and Central Asia: final report. – Brussel, 2023, P. 57.

[2] Ibrayeva A., Sannikov D.V., Kadyrov M.A., Zapevalov V.N., Hasanov E.L., Zuev V.N. Importance of the Caspian Countries for the European Union. Energy Security // International Journal of Energy Economics and Policy, 2018, № 8 (3), P. 150-159.

[3] Umirzakova D.K. Perspektivy razvitiya Transkaspiskogo mejdunarodnogo transportnogo koridora. [Prospects for the development of the Trans-Caspian International Transport Corridor] // Research Reviews. Prague, 2022, P. 169-172 [in Russ.].

[4] Transportnaia infrastruktura sentralno-aziatskogo regiona i perspektivy po sozdaniyu ekvivalentov elektronnyh dokumentov, struktur dannyh i obmena dannyimi, v tom chisle vdöl sifrovyyh togovyyh i transportnyh koridorov regiona: ochet. [Transport infrastructure of the Central Asian region and prospects for creating equivalents of electronic documents, data structures and data exchange, including along the digital trade and transport corridors of the

region: report.], Taşkent, 2021, P.85. [in Russ.].

[5]Foggin J.M., Lechner A.M., Emslie-Smith M., Hughes A.C., Sternberg T., Dossani R. Belt and Road Initiative in Central Asia: Anticipating socioecological challenges from large-scale infrastructure in a global biodiversity hotspot // Conservation Letters, 2021, № 14, P. 1-15.

[6]Laruelle M. China's Belt and Road Initiative and its impact in Central Asia. – Washington, D.C.: Te George Washington University, Central Asia Program, 2018, P. 184.

[7]Pak E.V. Transport i infrastruktura v EAES k 2025 g. [Transport and infrastructure in the EAEU by 2025.] // Perspektivy razvitiya proekta EAES k 2025 godu. Rabochaia teträd. Spesiälnyi vypusk pod red. İ.S.İvanova. – M.: Rosiski sovet po mejdunarodnym delam, 2017, P. 38-44. [in Russ.].

[8]Mehdiev E.T. Evroaziatskie transportnye koridory i EAES [Euro-Asian transport corridors and the EAEU] // Mejdunarodnaia analitika, 2018, № 2 (24), P. 47-56. [in Russ.].

[9]Aleksееva E.V., Trutneva N.İ., Kucherävenko A.K. Transportno-logisticheskoe sotrudnichestvo v EAES: uslovia i perspektivy. [Transport and logistics cooperation in the EAEU: conditions and prospects.] // Estestveno-gumanitarnye issledovania, 2021, № 6 (38), P. 39-45. [in Russ.].

[10] Leviston M. Vzaimosvāzannöst v Senträlnoi Azii v epohu mejdunarodnyh krizisov. Transportnaia, energeticheskaiia i vodnaia infrastruktury meĵdu vzaimozavisimöstü i otkrytöstü [Connectedness in Central Asia in an era of international crises. Transport, energy and water infrastructure between interdependence and openness]. // Russie.Nei.Reports, 2022, № 41, P. 38. [in Russ.].

ОРТАЛЫҚ АЗИЯ ЕЛДЕРІНІҢ КӨЛІК-КОММУНИКАЦИЯЛЫҚ ӘЛЕУЕТІНДЕГІ ӘЛЕМДІК ДЕРЖАВАЛАРДЫҢ МҮДДЕЛЕРІ

*Кұлынтай Ғ.Ж.¹, Тайшанова С.Т.², Сейлхан Б.³

^{*1} PhD студент, Л.Н.Гумилев атындағы Еуразия Ұлттық Университеті, Астана, Қазақстан, e-mail: kulynataykz@mail.ru

² PhD докторы, Жошы институтының кіші ғылыми қызметкері, Астана, Қазақстан, e-mail: saltushka84@yahoo.com

³ магистр, Л.Н.Гумилев атындағы Еуразия Ұлттық Университеті, Астана, Қазақстан, e-mail: balausa_95_07@mail.ru

Аңдатпа. Мақалада Орталық Азия елдерінің көлік-коммуникациялық әлеуетіндегі әлемдік державалардың мүдделері қарастырылады. Таңдалған зерттеу тақырыбының өзектілігі әлемдік аренадағы шиеленіскен жағдайда оның геосаяси жағдайы мен бай шикізат қорларын ескере отырып, әлемдік державалар тарапынан аймақтың көлік-коммуникациялық мүмкіндіктеріне деген қызығушылықтың күрт артуына байланысты. Зерттеудің мақсаты өңір елдеріндегі көлік инфрақұрылымы мен транзиттік дәліздерді дамытуға бағытталған Орталық Азиядағы әлемдік державалардың көлік-коммуникациялық жобаларын талдау болып табылады. Негізгі тәсіл ретінде Орталық Азияға қатысты өңірден тыс актерлердің көлік-коммуникация саласындағы стратегиясына талдау жүргізуге мүмкіндік беретін жүйелі тәсіл пайдаланылды. Шығыс Еуропадағы күрделі саяси жағдай бұрын қолданылған көлік маршруттары мен дәліздеріне әсер етеді. Бұған Батыс елдері енгізуді және кеңейтуді жалғастырып жатқан Ресейге қарсы ауқымды Санкциялар қосылды, осыған байланысты Орталық Азия елдері сауда жолдарын қайта бағдарлау мүмкіндіктерін іздеуде, бұл АҚШ, Еуропа, Қытай және Ресей, Түрік-Әзірбайжан екеуінің және Иранның тарихи маңызды актерлерінен басқа жандануына әкелді. Сондай-ақ, әлемнің геосаяси жағдайының турбуленттілігі жағдайында Орталық Азия елдері күш-жігерді шоғырландыру арқылы ғана қазіргі жаһандық және өңірлік сын-қатерлер мен қауіпсіздік қатерлеріне

лайықты тойтарыс беруге, сондай-ақ оларда бар барлық табиғи ресурстарды әлемдік нарыққа тасымалдауды қамтамасыз етуге болатынын түсінумен интеграциялау қажеттілігін түсінеді. Қорытындылай келе, автор Аймақтың бірыңғай көлік инфрақұрылымын құруға кедергі келтіретін мәселелерді бөліп көрсетеді және оларды жеңудің мүмкін шешімдерін ұсынады.

Тірек сөздер: көлік-коммуникациялық әлеует, Орталық Азия, әлемдік державалар, мүдделер, көлік жобалары, көлік маршруттары мен дәліздер, Азия, Еуропа

INTERESTS OF WORLD POWERS IN THE TRANSPORT AND COMMUNICATION POTENTIAL OF CENTRAL ASIA COUNTRIES

*Kulyntay G.Z.¹, Taishanova S.T.², Kilybayeva P.K.³

^{*1} PhD student, L.N. Gumilyov Eurasian National University, Astana, Kazakhstan, e-mail: kulynataykz@mail.ru

² PhD, junior researcher at the Jochi Institute, Astana, Kazakhstan, e-mail: saltushka84@yahoo.com

³ Master, L.N. Gumilyov Eurasian National University, Astana, Kazakhstan, e-mail: balausa_95_07@mail.ru

Abstract. The article considers the interests of world powers in the transport and communication potential of Central Asian countries. The relevance of the chosen topic of the study is conditioned by the fact that in the aggravated situation in the world arena, the interest of the world powers in the transport and communication capabilities of the region has sharply increased, taking into account its geopolitical position and the richest raw material reserves. The purpose of the study is to analyze the transport and communication projects of the world powers in Central Asia, which are aimed at the development of transport infrastructure and transit corridors in the countries of the region. The system approach is used as the main approach, which allowed us to analyze the strategy in the transport and communication sphere of extra-regional actors in relation to Central Asia. The complex political situation in Eastern Europe has had an impact on transportation routes and corridors that were previously used. In addition to the large-scale anti-Russian sanctions that Western countries continue to impose and expand, Central Asian countries are looking for opportunities to reorient trade routes, which has led to the activation of the Turkish-Azerbaijani twin and Iran in addition to such historically significant actors as the United States, Europe, China and Russia. Also, in the turbulent geopolitical environment of the world, the countries of Central Asia understand the need for integration with the realization that only by consolidating efforts it is possible to give a worthy response to modern global and regional challenges and threats to security, as well as to ensure the transportation of all their natural resources to the world market. In conclusion, the author identifies the problems that create barriers in building a unified transportation infrastructure in the region and suggests possible solutions to overcome them.

Keywords: transport and communication potential, Central Asia, world powers, interests, transportation projects, transportation routes and corridors, Asia, Europe

Статья поступила 06.06.2024 г.