

## Большая транспортная игра в Центральной Азии

Научный руководитель – **Курылев Константин Петрович**

**Казаков Кирилл Алексеевич**

*Аспирант*

Российский университет дружбы народов, Факультет гуманитарных и социальных наук,  
Москва, Россия

*E-mail: kkazakov275@gmail.com*

Принято считать, что в современных условиях одним из фактором стимулирующих развитие международной торговли и национальных экономик является доступ к морским маршрутам. Однако из-за географических особенностей Евразии крупные региональные игроки, расположенные вблизи моря, оказались заинтересованы в прокладке именно сухопутных маршрутов для сокращения временных, а, как следствие, финансовых затрат на транспортировку грузов. [3]

Таким образом, в 2000-2015 гг., в Центральной Азии сложилась ситуация, в рамках которой государства региона пытаются получить с помощью новых транспортных коридоров доступ к морским портам, а крупные евразийские игроки для развития собственной торговли оказались заинтересованы в Центральной Азии в качестве транспортного хаба.

В настоящий момент в Центральной Азии развиваются три альтернативных транспортных проекта: TRASECA, инициируемый европейскими странами, ЭППП, инициированный КНР, и международный транспортный коридор «Север – Юг», образованный Россией, Индией и Ираном. Рассмотрим подробнее каждый из них.

В условиях обострения международной обстановки ситуации в Центральной Азии можно охарактеризовать как большую транспортную игру, в которую вовлечены как страны региона, так и Россия, Китай, Индия, Иран и Европейский Союз. Рассмотрим интересы, каждого из участников противостояния. [1]

Государства Центральной Азии, нуждающиеся как в иностранных инвестициях, так и в получении доступа к большему количеству морских портов, заинтересованы в кооперации и интеграции между собой уже имеющихся проектов. Так, осенью 2023 года, глава правительства Казахстана Алихан Смаилов публично озвучил инициативу по интеграции МТК «Север – Юг» в китайскую инициативу «Один пояс – один путь». [2]

Российская Федерация, в свою очередь, заинтересована в удержании государств Центральной Азии в своей зоне влияния, а также в развитии новых транспортных маршрутов, позволяющих извлекать прибыль из географического положения страны и обходить западные санкции в транспортной отрасли.

В Центральной Азии Индия имеет несколько интересов. В первую очередь Дели в настоящий момент стремится облегчить доступ к российскому рынку и российским товаром в обход западных ограничений. Косвенной же целью является ослабление экономических позиций КНР, являющейся основным конкурентом.

Интересы Китая в Центральной Азии связаны с развитием транспортных и торговых маршрутов для обеспечения себя сырьевыми ресурсами, а также расширением сферы влияния в регионе.

ЕС заинтересован в улучшении существующих и создании новых транспортных маршрутов через Центральную Азию, чтобы обеспечить более эффективные и доступные торговые пути между Европой и Азией, на которые не будут оказывать влияние его отношения с Россией. [4]

Тегеран активно вовлекается в транспортные проекты в Центральной Азии, так как заинтересован в повышении собственной привлекательности в качестве транспортного хаба, а также расширении своего влияния в регионе.

На основании интересов внешних игроков была проведена оценка их потенциального сотрудничества между собой в развитии транспортной инфраструктуры Центральной Азии. (См. Таблица 1)

Таким образом, большая транспортная игра в Центральной Азии в ближайшее время, с большей долей вероятности, будет обостряться. Это положительно отразится на странах региона, так как они будут получать больше внешних инвестиций и смогут добиться значительного экономического роста. Среди внешних участников не будет абсолютных проигравших или победивших в связи с тем, что вряд ли кто-то из них будет отрезан от транспортных потоков в полной мере или установит свой полный контроль над транспортным сообщением в регионе.

### Источники и литература

- 1) Малышева Д. Европейский союз в Центральной Азии // Россия и новые государства Евразии. 2018. № 2. С. 54-63.
- 2) Смаилов предложил интегрировать Транскаспийский международный маршрут и «Один пояс, один путь» [Электронный ресурс] // МИР24 [сайт]. URL: <https://mir24.tv/news/16569505/smailov-predlozhit-integririvat-transkaspiskii-mezhdunarodnyi-marshrut-i-odin-poyas-odin-put> (дата обращения: 15.03.2023)
- 3) Review of Maritime Transport 2023 [Электронный ресурс] // United Nations Conference on Trade and Development [сайт]. URL: [https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023_en.pdf) (дата обращения: 15.03.2023)
- 4) TRACECA History [Электронный ресурс] // TRACECA [сайт]. URL: <https://traceca-org.org/en/about-traceca/history-of-traceca/> (дата обращения: 15.03.2023)

### Иллюстрации

<u>Актор\Актор</u>	Россия	КНР	Индия	Иран	ЕС
Россия	-	0,75	0,75	1	0
КНР	0,75	-	0,25	0,75	0,5
Индия	0,75	0	-	0,75	0,5
Иран	1	1	0,75	-	0,25
ЕС	0	0,5	0,5	0,25	-

Рис. : Таблица 1 Взаимодействие внешних игроков в развитии транспортной инфраструктуры Центральной Азии