

Секция «Политические и социально-экономические процессы на евразийском пространстве»

Геополитические аспекты транспортных коридоров: как конкуренция великих держав формирует политическую динамику в Центральной Азии

Научный руководитель – Абылгазиев Игорь Ишеналиевич

Тихонова В.В.¹, Керимова А.С.²

1 - Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Исторический факультет, Кафедра истории России XIX – начала XX века, Москва, Россия, *E-mail: tikhonovik@mail.ua*; 2 - Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Исторический факультет, Москва, Россия, *E-mail: amina.kerimova.001@mail.ru*

На современном этапе роль таких пяти постсоветских стран, как Узбекистан, Таджикистан, Туркмения, Киргизия и Казахстан неустанно растет [1]. Центральная Азия играет стратегически важную роль в глобальной геополитике благодаря своему расположению между великими державами, наличию ключевых транспортных коридоров, а также богатым ресурсам.

Регион все больше интересуется ведущие страны мира, такие как США, Китайская Народная Республика, Российская Федерация и др. Так, совсем недавно стало известно о строительстве самого крупного автомобильного моста через реку Сурхоб в Таджикистане. Средства предоставит Азиатский банк инфраструктурных инвестиций Китая [5]. Расширение сфер влияния мировых акторов в Центральной Азии поспособствовало новому витку геополитического противостояния. Что касается транспортно-коммуникационного потенциала, то испокон веков он занимал ключевую роль для государств региона. Ведь именно благодаря ему существовала возможность развития эффективного международного сотрудничества в целях достижения социально-экономического развития [4].

В результате дезинтеграции Светского Союза выявилась проблема недоразвитости транспортных коммуникаций, что стало существенной проблемой в развитии региона. На данный момент транспортные сети в Центральной Азии развиваются в следующих направлениях: на запад, где Казахстан и Каспийское море выступают важнейшими звеньями китайско-европейских торговых путей; 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). Важнейшей частью международных транспортных коридоров являются северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ) Юго-Восточная Азия - Казахстан - Россия - Украина, Беларусь - Западная Европа; коридор "Восток - Запад": Китай - Казахстан - Узбекистан - Туркмения - Иран - Турция - Балканские страны Европы; коридор "Север - Юг"; коридор "Европа - Кавказ - Азия (ТРАСЕКА) [2].

Говоря о последнем, то проект оказался не настолько красочным, как рассчитывалось изначально. Он был запущен в 1993 году с целью формирования и развития международного транспортного коридора из Европы в Китай через Черное море, Кавказ, Каспийское море и Центральную Азию. Одним из главных барьеров на пути развития проекта ТРАСЕКА стала неготовность портов Каспийского моря к наращиванию грузоперевозок в контейнерах, а также малая эффективность данного транспортного коридора из-за незначительных объемов грузовых перевозок, высокой себестоимости, временных затрат привели к ряду трудностей.

Какие же цели преследуют европейские страны? В основе интересов ЕС лежит стремление достичь геополитических преимуществ, изменить внешнеполитические ориентиры

постсоветских государств, сориентировать их на взаимодействие с Западом, а соответственно привести к разладу с РФ. Однако последний саммит ЦА+Германия показали, что в ближайшее время подобное попросту невозможно [2].

Нельзя отрицать факт того, что влияние Китая неуклонно продолжает расширяться. Был выдвинут масштабный проект «Экономический пояс Шёлкового пути» - проект по формированию единого евроазиатского торгово-экономического пространства и трансконтинентального транспортного коридора. Данная инициатива ведет к созданию разветвленной транспортно-логистической системы дабы расширить торговую экспансию собственных компаний. Конечно, это повлечет за собой и содействие государствам региона в развитии их экономик, однако с большей вероятностью это делается для того, чтобы через реализацию экономических целей играть ведущую роль в мировой геополитике. Поскольку КНР рассматривает Центральную Азию как источник стратегического сырья для своей растущей экономики.

Что касается евразийской интеграции, то она содействует формированию единого транспортно-технологического, таможенного, экономического пространства, позволяя всем участникам интеграции увеличить объемы транзитных перевозок. Естественно, данный проект способствует еще большему расширению влияния России. Важный тезис в Концепции внешней политики РФ является развитие экономики, усиления интеграционных процессов в регионе посредством объединения потенциалов всех государств, региональных организаций и объединений Евразии с опорой на ЕАЭС, ШОС и Ассоциацию государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), а также недопущение распространения угрозы западной гегемонии, США, НАТО в Центральной Азии [3].

Таким образом, формирование новых эффективных транспортных коридоров, обеспечивающих выход на мировые рынки - необходимое условие экономического роста стран ЦА, региона имеющего геостратегическое положение, из чего следует, что геополитические интересы глобальных центров силы всегда будет иметь решающее значение в процессе выстраивания сотрудничества с государствами региона. А самыми выгодными проектами для развития транспортно-коммуникационного потенциала Центральной Азии остаются китайская и евразийская инициативы.

Источники и литература

- 1) Бураев Алексей Игнатьевич К вопросу о применении термина «Центральная Азия» в исторических исследованиях // Вестник БГУ. - 2011. №8. - URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/k-voprosu-o-primenenii-termina-tsentralnaya-aziya-v-istoricheskikh-issledovaniyah>. (дата обращения: 24.02.2025).
- 2) Гарбузарова Е.Г. Транспортно-коммуникационный потенциал Центральной Азии в фокусе интересов глобальных акторов // Вестник ТГУПП. - 2019. №2 (79). - URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transportno-kommunikatsionnyy-potentsial-tsentralnoy-azii-v-fokuse-interesov-globalnyh-aktorov>. (дата обращения: 25.02.2025).
- 3) Концепция внешней политики Российской Федерации (утверждена Президентом Российской Федерации В.В.Путиным 31 марта 2023 г.) // Министерство иностранных дел Российской Федерации. - URL: <https://www.mid.ru/ru/detail-material-page/1860586/>. (дата обращения: 25.02.2025).
- 4) Международные транспортные коридоры на евразийском пространстве. Развитие широтных маршрутов // ERAI. - URL: <https://index1520.com/analytics/mezhdunarodnye-transportnye-koridoryna-evraziyskom-prostranstve-razvitie-shirotnykh-marshrutov/>. (дата обращения: 26.02.2025).

- 5) Подписано Соглашение между Министерством транспорта РТ и китайской компанией «Жечианг коммуникейшн констракшэн груп ко ЛТД» // Мин. транспорта Республики Таджикистан. - URL: <https://www.mintrans.tj/news-page/details/736>. (дата обращения: 25.02.2025).