

DOI: 10.31249/j.2949-2408.2024.04.01
УДК 327+339

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР «СЕВЕР – ЮГ» И СТРАНЫ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

МАЛЫШЕВА Дина Борисовна

доктор политических наук, главный научный сотрудник
Сектора Центральной Азии Института мировой экономики
и международных отношений (ИМЭМО) им. Е.М. Примакова РАН.

E-mail: dsheva@mail.ru

SPIN-код: 7552-5669

ORCID: 0000-0002-8625-6132

Для цитирования: *Малышева Д.Б.* Международный транспортный коридор «Север – Юг» и страны Центральной Азии // Ближний и Постсоветский Восток. – 2024. – № 4 (8). – С. 7–21. – DOI: 10.31249/j.2949-2408.2024.04.01.

Аннотация. Наложённые на Российскую Федерацию «коллективным Западом» нелегитимные ограничения, включающие блокирование коммуникаций на европейском направлении, побуждают Россию искать альтернативные каналы сбыта своей продукции, диверсифицировать потоки грузов за счет более эффективных, надежных, безопасных поставок. Важная роль в этой связи отведена крупному евразийскому мультимодальному проекту – Международному транспортному коридору «Север – Юг» (МТК СЮ), который ставит своей целью обеспечить транспортное сообщение между Россией, Ираном, Индией, аравийскими монархиями. Поскольку один из маршрутов МТК пролегает по восточной стороне Каспийского моря, в статье рассмотрен вклад в развитие проекта трех постсоветских республик Центральной Азии – Казахстана, Туркменистана и Узбекистана. Они связаны с Россией прочными экономическими и политическими узами, имеют с ней немало общих интересов. Выявлены также потенциальные выгоды, которые могут извлечь центральноазиатские партнеры России из данного транспортного проекта. Осознание общей выгоды будет способствовать углублению их взаимодействия с Россией не только в торгово-экономической сфере, но и на других направлениях сотрудничества.

Ключевые слова: Международный транспортный коридор «Север – Юг», Россия, Центральная Азия, Каспийское море.

North-South International Transport Corridor and Central Asian Countries

Dina B. MALYSHEVA

DSc in Political Sciences, Chief Scientist, Section for Central Asia
Primakov National Research Institute of World Economy
and International Relations, Russian Academy of Sciences.

E-mail: dsheva@mail.ru

SPIN-code: 7552-5669

ORCID: 0000-0002-8625-6132

For citation: Malysheva D.B. (2024). North-South International Transport Corridor and Central Asian Countries. *Middle & Post-Soviet East*, no. 4(8), pp. 7–21. (In Russ.) DOI: 10.31249/j.2949-2408.2024.04.01.

Abstract. Illegitimate restrictions imposed on the Russian Federation by the “collective West” are blocking Russian communications on the European track. This prompts Russia to search for alternative channels to sell its products, as well as diversify cargo flows through more efficient, reliable and secure deliveries. An important role in this regard is assigned to a large Eurasian multimodal project – the International North-South Transport Corridor (INSTC), which aims to provide transportation links between Russia, Iran, India and the monarchies of the Persian Gulf. Since one of the INSTC routes runs along the eastern shore of the Caspian Sea, the article considers the contribution of the three post-Soviet Central Asian republics, i.e. Kazakhstan, Turkmenistan and Uzbekistan, to the development of the project. They have strong economic and political ties with Russia and many common interests. The potential benefits that Russia’s Central Asian partners can derive from this transportation project have also been identified. The comprehension of common benefits will contribute to deepening their interaction with Russia not only in the trade and economic sphere, but also in other areas of cooperation.

Keywords: The North – South International Transport Corridor, Russia, Central Asia, Caspian Sea.

Значимость Международного транспортного коридора «Север – Юг»

С 2014 г. «коллективным Западом» против России введены многочисленные незаконные ограничительные меры (санкции). Они, согласно убедительной аргументации заместителя председателя Совета Безопасности Российской Федерации Д.А. Медведева,

противоречат «международному праву, международному гуманитарному праву, Уставу ООН»¹. Ставящие своей целью подорвать внешнюю и торгово-экономическую политику России, нарушить ее суверенитет, эти односторонние принудительные меры включают в себя, помимо других серьезных запретов, блокирование российских коммуникаций на европейском направлении. Это побуждает Россию искать альтернативные каналы сбыта своей продукции, диверсифицировать потоки грузов за счет более эффективных, надежных, безопасных поставок.

Большую значимость в создавшихся условиях приобретает Международный транспортный коридор «Север – Юг» (МТК СЮ). Этот крупный евразийский мультимодальный маршрут протяженностью в 7,2 тыс. км ставит своей целью обеспечить транспортное сообщение между Россией, Ираном, Индией, арабскими монархиями. Важным фактором, привлекающим другие страны к МТК СЮ, становится его окупаемость: благодаря новому маршруту, удастся сократить сроки перевозки грузов из Санкт-Петербурга, например, в индийский Мумбаи до десяти дней. В настоящее время они составляют от 30 до 45 дней. МТК СЮ способен также стать альтернативой морскому пути, соединяющему Европу, страны Персидского залива и Индийского океана через Суэцкий канал.

Подписание межправительственного Соглашения о международном транспортном коридоре «Север – Юг» между тремя странами – Республикой Индия, Исламской Республикой Иран и Российской Федерацией – состоялось 12 сентября 2000 г. С тех пор к Соглашению присоединилось более десятка стран, включая Азербайджан, Казахстан и ряд других. О готовности присоединиться к работе МТК СЮ заявил в мае 2024 г. министр промышленности и торговли Афганистана Нуриддин Азизи². Ведутся переговоры о возможном подключении Катара к МТК СЮ: об этом на встрече с Эмиром Катара Тамимом Бен Хамадом Аль Тани

¹ Медведев Д.А. Время метрополий истекло // Российская газета. – 14.06.2024. – URL: <https://rg.ru/2024/06/14/vremia-metropolij-isteklo.html> (дата обращения: 03.07.2024).

² В Афганистане заявили о готовности участвовать в работе МТК «Север – Юг» // РИА Новости. – 17.05.2024. – URL: <https://ria.ru/20240517/afghanistan-1946627393.html?in=t> (дата обращения: 29.06.2024).

заявил российский президент в Астане, где 4 июля 2024 г. проходил саммит Шанхайской организации сотрудничества³.

Привлекательность транспортного коридора «Север – Юг», способного связать каспийские порты с индийскими, иранскими и арабскими, возрастает со времени участившихся аварий на Суэцком канале, где торговые суда терпят из-за этого значительные убытки. Самый серьезный кризис возник в 2021 г. после того, как севший на мель гигантский контейнеровоз Ever Given перекрыл на несколько недель транзит по Суэцкому каналу. В 2024 г. возникла новая угроза транзиту через традиционные ключевые торговые пути: Суэцкий канал и Красное море. Там торговля фактически парализована из-за политики йеменских хуситов, действующих в ответ на массовые убийства палестинцев в Израиле.

В то же время нельзя не признать, что прокладываемый транспортно-логистический коридор «Север – Юг» не является на 100% политически и экономически безопасным. Вызовы могут исходить от изменения международной конъюнктуры или же политических катаклизмов в какой-либо стране – ключевой участнице проекта. А это чревато определенными рисками для инвесторов. Тем не менее Россия не только подключается к поискам новых и более удобных логистических маршрутов, она рассчитывает также создать в рамках МТК СЮ альтернативы Суэцкому каналу. По информации, которой заместитель Председателя Правительства РФ М. Хуснуллин поделился с участниками состоявшегося 14–19 мая 2024 г. в Казани Международного экономического форума России и стран Организации исламского сотрудничества («Россия – Исламский мир: KazanForum»), Россия активно взаимодействует по поиску таких дополнительных логистических возможностей со странами Персидского залива⁴.

Таким образом, в РФ, где на высшем уровне МТК СЮ расценивается, как «очень хороший и востребованный международ-

³ Встреча с Эмиром Катара Тамимом Бен Хамадом Аль Тани // Президент России. – 04.07.2024. – URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/74468> (дата обращения: 04.07.2024).

⁴ Хуснуллин: рассчитываем создать альтернативы Суэцкому каналу // РИА Новости. – 17.05.2024. – URL: <https://realty.ria.ru/20240517/kanal-1946735741.html?in=t> (дата обращения: 29.06.2024).

ный коридор»⁵, ведется активная работа над расширением МТК и включением в него новых направлений. Как следует из выступления В.В. Путина на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ-2023), планируется к 2025 г. удвоить объем экспортных перевозок по этому маршруту, а к 2030 г. утроить их⁶.

В настоящее время логистика МТК «Север – Юг» развивается в основном по трем направлениям: Западному, Транскаспийскому и Восточному. Все они предполагают использование железных дорог и портов, а также перевозки автомобильным транспортом. Возможными становятся и прямые морские перевозки из России по Каспию в Иран. Важным в этом плане представляется открытие в июне 2024 г. в иранской провинции Гилян участка железной дороги от города Решт до порта Каспиан. А после того, как будет завершено строительство железнодорожного пути до Астары на северо-западе Ирана, наладится прямое сообщение между Каспийским морем, Персидским и Оманским заливами⁷.

Вместе с переориентацией российской логистики на Восток значение МТК СЮ заметно возрастает. По некоторым данным, в 2023 г. объем перевозок по этому маршруту составил 18 млн т; на Транскаспийскую ветку пришлось около 32% от указанного объема, на Западную – 40, а на Восточную – 28%⁸.

В центре внимания – преимущественно сухопутная Восточная ветка МТК СЮ, в которой задействован ряд центральноазиатских стран.

⁵ Встреча с руководителями международных информагентств // Президент России. – 05.06.2024. – URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/74223> (дата обращения: 29.06.2024).

⁶ Пленарное заседание Петербургского международного экономического форума // Президент России. – 16.06.2023. – URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/71445> (дата обращения: 18.06.2023).

⁷ МТК «Север – Юг» пополнился важным ж/д участком на территории Ирана // Ритм Евразии. – 23.06.2024. – URL: <https://www.ritm Eurasia.ru/news--2024-06-23--mtk-sever-jug-popolnilsja-vazhnym-zh-d-uchastkom-na-territorii-irana-74083> (дата обращения: 29.06.2024).

⁸ На кону – транзитный потенциал Туркмении // Ак Жайык. – 27.06.2024. – URL: <https://azh.kz/ru/news/view/103416> (дата обращения: 29.06.2024).

Центральноазиатский компонент маршрута

Эта ветка пролегает по восточному берегу Каспия через территорию Казахстана и Туркменистана с выходом на железнодорожную сеть Ирана. Соглашение о соединении железной дорогой туркменистанского Этрека – Берекета, казахстанского Узеня с иранским Горганом было подписано еще в октябре 2007 г. во время встречи прикаспийских государств в Тегеране. Казахстан, присоединившийся в 2003 г. к Соглашению о международном транспортном коридоре «Север – Юг», в ноябре 2011 г. завершил строительство своего участка железной дороги⁹. А в декабре 2014 г. в эксплуатацию была введена железнодорожная магистраль («Жа-наозен – Кызылкая – Берекет – Этрек – Горган»), соединяющая Казахстан, Туркменистан и Иран. В апреле 2022 г. восточная ветка МТК СЮ была окончательно задействована, что позволило доставлять грузы через территории России, Казахстана и Туркмении в иранский порт Бендер-Аббас, а затем в Индию¹⁰.

Восточная ветвь МТК СЮ, хотя и смотрится значительно скромнее в сравнении с широко разрекламированным западным направлением маршрута, является менее проблемной, если принять во внимание позиционирование ключевых стран – участниц Западного маршрута – будь то Иран или Индия. Эти государства руководствуются в первую очередь собственными внешнеполитическими и внешнеэкономическими приоритетами и интересами, не всегда и не во всем совпадающими с российскими. А вот развитие Восточного маршрута МТК СЮ Россия осуществляет в сотрудничестве с близкими ей исторически и культурно-цивилизационно постсоветскими центральноазиатскими республиками (Казахстаном, Туркменистаном, Узбекистаном). Они – несмотря на то что руководствуются в своей внешней политике многовекторной стратегией – имеют с Россией намного больше общих интересов. С учетом того, что транспортно-логистическая инфра-

⁹ Международный транспортный коридор «Север – Юг» // Министерство иностранных дел Российской Федерации. – 01.11.2016. – URL: https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/economic_diplomacy/1537456 (дата обращения: 06.07.2024).

¹⁰ Семедов С., Шилова А. Проект МТК «Север – Юг»: проблемы и перспективы в условиях санкций // Обозреватель-Observer. – 2023. – № 2. – С. 56. – DOI: 10.48137/2074-2975_2023_2_52.

структура играет важнейшую роль в современном экономическом развитии центральноазиатских стран, их восприятие МТК СЮ как проекта, несущего им ощутимые выгоды, еще теснее привязывает Россию и страны Центральной Азии друг к другу.

Привлекательность МТК СЮ для стран Центральной Азии заключается в следующем.

Во-первых, реализация этого проекта сможет в несколько раз повысить транзитный потенциал Центрально-Азиатского региона, поскольку предоставление своей территории для транзита всегда несет выгоды его странам. Во-вторых, этот транспортный маршрут позволяет странам ЦА сократить издержки транспортировки, которая вызвана их континентальным расположением и отсутствием прямого выхода к Мировому океану. В-третьих, страны ЦА, благодаря участию в грузовых перевозках по МТК, могут установить более тесные связи между собой в транспортной сфере, что будет способствовать увеличению объемов внутрирегиональной торговли. В-четвертых, благодаря выходу к морю через иранские и индийские порты, а значит – и расширению торговли, центральноазиатские страны смогут рассчитывать не только на экономический подъем региона, но и на интенсификацию межгосударственных контактов, налаживание более тесных связей с крупными региональными государствами Южной Азии, Персидского залива, торговлю с морскими державами. Ожидают, в-пятых, в Центральной Азии от МТК СЮ расширения инвестиционного сотрудничества с Индией, Ираном, аравийскими монархиями; привлечения их продукции на местные рынки.

Если роль и место центральноазиатских стран на восточном направлении транспортного коридора «Север – Юг» определены, то их вклад в развитие этого проекта трудно пока назвать особенно результативным, хотя, несомненно, определенные сдвиги в подходах стран-участниц уже просматриваются.

Фактор Казахстана

Казахстан изначально призван был сыграть в становлении МТК СЮ значимую роль в силу большей по сравнению с остальными участниками привязанности к России. Тем более что МТК СЮ позволил бы Казахстану извлечь несомненные выгоды.

Он давал возможность активизировать контакты с Россией, Ираном, Индией, т.е. со странами, с которыми Казахстан связывают давние исторические узы, торгово-экономические и политические интересы. Не удивительно поэтому, что Казахстан предпринял ряд действий, свидетельствовавших о его стремлении плотнее встроиться в суливший немалые перспективы маршрут «Север – Юг».

Так, в апреле 2023 г. Казахстанская транспортно-логистическая компания KTZ Express, российское АО «РЖД Логистика» и ОАО «Транспортно-логистический центр Туркменистана» подписали меморандум о создании совместного предприятия для развития перевозок с учреждением в дальнейшем Единого логистического оператора на восточном маршруте Международного транспортного коридора «Север – Юг». Это должно было повысить конкурентоспособность маршрута, облегчить доступ к точкам формирования, транспортировки и доставки грузов. Но хотя выгоды от создания такого оператора были очевидны, стороны с тех пор не продвинулись в направлении реализации этой инициативы.

С началом Специальной военной операции на Украине упоминания о проекте МТК СЮ звучат в Казахстане довольно редко. Зато заметно активизировалась международная транспортная политика республики на других направлениях, где Казахстан стремится, очевидно, занять нишу, высвободившуюся в связи с резким сокращением из-за западных запретов российского транзита энергоресурсов и товаров.

Внимание Казахстана приковано в настоящее время, главным образом, к лоббируемому Турцией и Евросоюзом Транскаспийскому международному транспортному маршруту (ТМТМ), где Астана надеется в союзе с Азербайджаном (и с возможным привлечением Туркменистана) сыграть ведущую роль. В свете устремлений Казахстана к максимальной диверсификации своего участия в различных транспортно-логистических проектах логичным видится намерение руководства республики укрепить так называемую транспортную связанность «путем создания эффективных коридоров и надежных цепочек поставок». О таком приоритете политики Казахстана заявил его президент, выступивший на состоявшемся 4 июля 2024 г. в Астане очередном заседании Совета глав государств – членов Шанхайской организации сотрудничества. «Мы придаем исключительное значение дальнейшей синергии китайского мегапроекта “Один пояс, один путь”, Транскас-

пийского международного транспортного маршрута и трансевразийских коридоров по направлению “Север – Юг”, включая вектор “Центральная Азия – Южная Азия”, – добавил К.-Ж. Токаев. – Для реализации этих планов важно принять практические меры по созданию Партнерской сети стратегических портов и логистических центров в рамках ШОС»¹¹.

В Казахстане полагают, что для грузоперевозок в направлении Ирана выгодно было бы использовать порты Актау и Курык, расположенные на казахстанском побережье Каспия. Здесь, однако, могут возникнуть проблемы по причине избыточно тесных связей Казахстана с западным капиталом, контролирующим там добычу природных ископаемых, а также и с западными политическими структурами. Важно и то, что Казахстан, в рамках своего подключения к запущенной в 2021 г. Евросоюзом стратегии «Глобальные ворота» (Global Gateways)¹², не исключает возможности передачи своих каспийских портов «в доверительное управление западным компаниям с возможностью последующего выкупа в рамках приватизации». О подобных планах Астаны заявил в Брюсселе на встрече с А. Вэлян, занимавшей тогда пост еврокомиссара по транспорту, министр транспорта Казахстана М. Карабаев, принимавший участие в проходившем в Брюсселе транспортном инвестиционном форуме «Глобальные ворота»¹³.

Не приходится в связи со всем этим сомневаться, что ЕС, как и другие западные структуры, постарается приложить усилия к тому, чтобы удержать Казахстан от участия в «пророссийском» и «проиранском» МТК СЮ, направив активность этой центральноазиатской республики на более привлекательные, исходя из интересов Запада, транспортные проекты.

¹¹ Президент Касым-Жомарт Токаев выступил на заседании Совета глав государств – членов ШОС // Президент Республики Казахстан. – 04.07.2024. – URL: <https://www.akorda.kz/ru/prezident-kasym-zhomart-tokayev-vystupil-na-zasedanii-soveta-glav-gosudarstv-chlenov-shos-463722> (дата обращения: 04.07.2024).

¹² Данная стратегия, став своеобразным ответом ЕС на китайскую Инициативу «Пояс и путь», предусматривает также инвестиции в транспортную инфраструктуру Центральной Азии.

¹³ Кожемякин С. «Красная дорожка» для Запада // Правда. – 08.02.2024. – URL: <https://gazeta-pravda.ru/issue/13-31506-8-fevralya-2024-goda/krasnaya-dorozhka-dlya-zapada> (дата обращения: 09.02.2024).

В России и Центральной Азии учитывают такого рода нюансы, а также и то, насколько участились трудности с прохождением товаропотоков на киргизско-казахстанской и казахстано-российской границах. Это связывается не столько с внезапной и многократно возросшей сознательностью казахстанских таможенников, сколько с исполнением официальной Астаной требований «коллективного Запада» по отслеживанию товаров для недопущения обхода антироссийского санкционного режима.

Как следствие подобной политики можно расценить запуск в рамках МТК СЮ нового маршрута в обход Казахстана. Он позволит южным странам Центральной Азии (Киргизии, Узбекистану, Туркменистану), а также и Китаю доставлять свои грузы сначала по железной дороге, строительство которой уже началось, а затем по Каспийскому морю в порт Астрахань. Сможет ли Запад компенсировать Казахстану очевидный ущерб от сокращения транзита через его территорию, станет очевидным в ближайшее время.

Позиция нейтрального Туркменистана

Туркменистан, обладающий официальным и признанным ООН статусом нейтрального государства, занимал до недавнего времени достаточно сдержанную позицию в отношении МТК СЮ, несмотря на то что именно через территорию Туркменистана проложены все действующие и запланированные ветки Восточного маршрута «Север – Юг».

В 2023 г. по нему был зафиксирован заметный рост транспортировки грузов. Быстрыми темпами растет объем железнодорожных перевозок через пограничные переходы между Туркменистаном и Ираном. Туркменистан способен также увеличить пропускную способность своих морских перевозок, используя для этого один из своих крупнейших портов на Каспийском море – Туркменбаши (бывший Красноводск).

Как сообщил министр иностранных дел Туркменистана Рашид Мередов, транзит через республику вырос к началу 2023 г. в три раза. Ранее, в своем выступлении на состоявшемся в марте 2023 г. Первом туркмено-татарстанском бизнес-форуме заместитель Председателя Ассоциации «Туркмен Логистика» Рустам Сейидов отметил, что с целью формирования дополнительного грузо-

потока по Международному транспортному коридору «Север – Юг» создается логистический центр Туркменистана на территории портовой особой экономической зоны в Астраханской области. Оттуда грузы будут направляться во все регионы России, в том числе в Татарстан¹⁴.

В июле 2023 г. Туркменистан принял решение присоединиться к «Соглашению о Международном транспортном коридоре «Север – Юг»». Премьер-министр РФ Михаил Мишустин, находившийся в Туркменистане в это время с визитом, подписал распоряжение о согласии на это правительства России.

Укрепляются связи Туркменистана с Ираном, особенно в сфере развития транспортно-инфраструктурных коридоров. Иран стал вторым после России государством, куда президент Туркменистана Сердар Бердымухамедов отправился в июне 2022 г. с официальным зарубежным визитом после победы на выборах. А незадолго до этого в Ашхабаде побывал тогдашний президент Ирана Ибрахим Раиси (он трагически погиб в мае 2024 г. при крушении перевозившего его вертолета). В июне 2023 г. Тегеран посетил глава Халк Маслахаты Гурбангулы Бердымухамедов, заключивший с иранской стороной ряд договоренностей, касающихся совместной реализации крупных экономических проектов. Приступил Туркменистан и к строительству в рамках МТК СЮ железной дороги, которая протянется в направлении Ирана вдоль Каспийского моря¹⁵.

Развиваются связи Туркменистана с другим крупным участником МТК СЮ – Индией. В апреле 2022 г. С. Бердымухамедов принял президента Индии Рама Натха Ковинда, прибывшего в Туркменистан с первым в истории взаимоотношений двух стран государственным визитом. На переговорах стороны подчеркнули важность Международного транспортного коридора «Север – Юг» и Ашхабадского соглашения о международном транспортно-тран-

¹⁴ Туркменистан, Россия и Казахстан создадут единого железнодорожного оператора для грузоперевозок по коридору «Север – Юг» // Хроника Туркменистана. – 21.04.2023. – URL: <https://www.hronikatm.com/2023/04/north-south-corridor> (дата обращения: 27.04.2023).

¹⁵ Туркменистан строит железную дорогу в Иран в рамках коридора «Север – Юг» // РИА Новости. – 17.05.2024. – URL: <https://realty.ria.ru/20240517/khusnullin-1946760800.html?in=t> (дата обращения: 29.06.2024).

зитном коридоре. Была также достигнута договоренность о дальнейшем расширении сотрудничества в рамках формата Индия – Центральная Азия.

Неопределившийся Узбекистан

Со времени обретения независимости Узбекистан, являющийся в Центральной Азии одним из крупнейших и густонаселенных государств, обладающих к тому же относительно высоким военным потенциалом, стремится изменить свое невыгодное географическое положение. Оно определяется тем, что эта страна – одна из двух на карте мира (вторая – крошечный Лихтенштейн), «дважды не имеющая выхода к морю» (double locked country). То есть, чтобы добраться до Мирового океана, узбекистанцам нужно пересечь как минимум две государственные границы. Не удивительно, что власти республики, стремительно развивающей свою промышленность и инфраструктуру, остро нуждающейся в рынках сбыта своей сельскохозяйственной продукции, предпринимают в последние годы колоссальные усилия, чтобы найти выход из транспортного тупика.

В июне 2019 г. Министерством транспорта Республики Узбекистан подготовлена и вынесена на обсуждение «Стратегия развития транспортной системы Республики Узбекистан на период до 2035 г.». Это первый документ стратегического характера в истории независимого Узбекистана, который определяет основные направления единой государственной транспортной политики страны на долгосрочную перспективу.

Если судить по этому документу, то приоритет в своей транспортной стратегии Узбекистан отдает трем маршрутам: Трансафганскому международному коридору, который планируется протянуть через узбекистанские Термез и Мазари-Шариф, а также афганский Герат, к иранским портам Бандар-Аббас и Чабехар; Транспортному коридору «Узбекистан – Киргизия – Узбекистан»; Международному транспортному коридору «Узбекистан – Туркменистан – Иран – Оман»¹⁶.

¹⁶ Концепция Стратегии развития Республики Узбекистан до 2035 года – часть 13 // 3uch. – URL: <https://3uch.ru/textbooks/wacr/bby/ang> (дата обращения: 03.07.2024).

Но географическая замкнутость побуждает Узбекистан к расширению поисков, и в этом плане МТК СЮ, Восточный маршрут которого затрагивает территорию Узбекистана, оказывается в сфере рассмотрения официальных властей Узбекистана. Привлекательность этого проекта заключена в том, что он открывает Узбекистану выход к морским портам. Особое внимание такому направлению транспортных коридоров уделяется на официальном уровне, в том числе и в «Стратегии развития транспортной системы до 2035 года».

На первом Международном транспортном форуме ШОС, созванном 1 ноября 2023 г. в Ташкенте по инициативе Узбекистана, был подписан Меморандум о взаимопонимании в вопросе формирования и развития международного мультимодального транспортного коридора «Россия – Каспийское море – Туркменистан – Узбекистан – Киргизия». Этот маршрут, позволяющий перевести часть грузопотока в порты Астрахани и Махачкалы – самый короткий и выгодный бизнесу для поставок товаров из Узбекистана в Россию. Это тем более необходимо с учетом того, что рост товарооборота Узбекистана с Россией вырос на 26,5%, достигнув 8,3 млрд долларов. Причем экспорт из Узбекистана увеличился на 50%¹⁷.

Еще один проект в рамках МТК СЮ, в который вовлечен Узбекистан, – строящаяся железнодорожная линия «Дарбаза – Мактаарал», которая, сократив в целом транзитное расстояние между странами Центральной Азии, свяжет Узбекистан с Ираном и Казахстаном. Ответвлением МТК «Север – Юг» становится и высокоскоростная дорога «Туркменабат – Мары», строительство которой стартовало в начале 2024 г. Этот прокладываемый через Туркменистан маршрут открывает Узбекистану путь в Иран, но он нуждается в электрификации и модернизации.

Есть основание считать, что в целом Узбекистан только выиграет, если станет активнее встраиваться в новые транспортные коридоры. Это гарантирует потенциальной стране-транзитеру рост доходов, новые рабочие места, повышение благосостояния населения.

¹⁷ Арипов III. Ташкенту рукой подать до Каспия // Vesti.UZ. – 16.01.2024. – URL: <https://vesti.uz/tashkent-rukoj-podat-do-kaspija> (дата обращения: 26.01.2024).

* * *

Подводя итог, следует отметить следующее. МТК «Север – Юг» – это уникальная, перспективная транспортная магистраль, столь необходимая сегодня как России, так и ее партнерам в Центральной Азии. Для повышения эффективной работы МТК требуется много чего еще сделать. Необходимо, в частности, модернизировать порты на Каспии стран-участниц: они важны для стабильного товарооборота между Россией, Ираном и Туркменией. Важную роль может сыграть и более интенсивное налаживание паромного сообщения с Туркменией и Ираном.

Словом, для развития МТК СЮ потребуется много усилий со стороны России и других государств-участников, включая сюда и заинтересованные страны Центральной Азии. Осознание общей выгоды будет способствовать углублению их взаимодействия с Россией не только в торгово-экономической сфере, но и на других направлениях сотрудничества.

Список источников и литературы

1. Арипов Ш. Ташкенту рукой подать до Каспия // Vesti.UZ. – 16.01.2024. – URL: <https://vesti.uz/tashkent-rukoj-podat-do-kaspija> (дата обращения: 26.01.2024).
2. В Афганистане заявили о готовности участвовать в работе МТК «Север – Юг» // РИА Новости. – 17.05.2024. – URL: <https://ria.ru/20240517/afghanistan-1946627393.html?in=t> (дата обращения: 29.06.2024).
3. Встреча с руководителями международных информагентств // Президент России. – 05.06.2024. – URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/74223> (дата обращения: 29.06.2024).
4. Встреча с Эмиром Катар Тамимом Бен Хамадом Аль Тани // Президент России. – 04.07.2024. – URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/74468> (дата обращения: 04.07.2024).
5. Кожемякин С. «Красная дорожка» для Запада // Правда. – 08.02.2024. – URL: <https://gazeta-pravda.ru/issue/13-31506-8-fevralya-2024-goda/krasnaya-dorozhka-dlya-zapada> (дата обращения: 09.02.2024).
6. Концепция Стратегии развития Республики Узбекистан до 2035 года – часть 13 // 3uch. – URL: <https://3uch.ru/textbooks/wacr/bby/ang> (дата обращения: 03.07.2024).

7. Медведев Д.А. Время метрополий истекло // Российская газета. – 14.06.2024. – URL: <https://rg.ru/2024/06/14/vremia-metropolij-isteklo.html> (дата обращения: 03.07.2024).
8. Международный транспортный коридор «Север – Юг» // Министерство иностранных дел Российской Федерации. – 01.11.2016. – URL: https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/economic_diplomacy/1537456 (дата обращения: 06.07.2024).
9. МТК «Север – Юг» пополнился важным ж/д участком на территории Ирана // Ритм Евразии. – 23.06.2024. – URL: <https://www.ritmeurasia.ru/news--2024-06-23--mtk-sever-jug-popolnilsja-vazhnym-zh-d-uchastkom-na-territorii-irana-74083> (дата обращения: 29.06.2024).
10. На кону – транзитный потенциал Туркмении // Ак Жайык. – 27.06.2024. – URL: <https://azh.kz/ru/news/view/103416> (дата обращения: 29.06.2024).
11. Пленарное заседание Петербургского международного экономического форума // Президент России. – 16.06.2023. – URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/71445> (дата обращения: 18.06.2023).
12. Президент Касым-Жомарт Токаев выступил на заседании Совета глав государств – членов ШОС // Президент Республики Казахстан. – 04.07.2024. – URL: <https://www.akorda.kz/ru/prezident-kasym-zhomart-tokaev-vystupil-na-zasedanii-soveta-glav-gosudarstv-chlenov-shos-463722> (дата обращения: 04.07.2024).
13. Семедов С., Шилова А. Проект МТК «Север – Юг»: проблемы и перспективы в условиях санкций // Обозреватель-Observer. – 2023. – № 2. – С. 52–61. – DOI: 10.48137/2074-2975_2023_2_52.
14. Туркменистан строит железную дорогу в Иран в рамках коридора «Север – Юг» // РИА Новости. – 17.05.2024. – URL: <https://realty.ria.ru/20240517/khusnullin-1946760800.html?in=t> (дата обращения: 29.06.2024).
15. Туркменистан, Россия и Казахстан создадут единого железнодорожного оператора для грузоперевозок по коридору «Север – Юг» // Хроника Туркменистана. – 21.04.2023. – URL: <https://www.hronikatm.com/2023/04/north-south-corridor> (дата обращения: 27.04.2023).
16. Хуснуллин: рассчитываем создать альтернативы Суэцкому каналу // РИА Новости. – 17.05.2024. – URL: <https://realty.ria.ru/20240517/kanal-1946735741.html?in=t> (дата обращения: 29.06.2024).