

Problems of Development of East-West International Transport Corridors in the Caspian Region

Ivan Yu. Zuenko

Institute for China and Contemporary Asia, Russian Academy of Sciences. Moscow, Russia.
 Email: [ivanzuwei\[at\]gmail.com](mailto:ivanzuwei[at]gmail.com) ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9853-9703>

Received: 17 March 2024 | Revised: 18 June 2024 | Accepted: 27 June 2024

Abstract

The article is dedicated to the problems of development of international transport corridors in Caspian region as a part of transcontinental logistic routes between east and west of Eurasia (primarily, between China and European market for Chinese goods). During last thirty years there has been a wide discussion of such corridors as an alternative for the routes via Russia. Since 2022, one can witness the activization of such process. The aim of the research in this context is to specify the current situation in development of such transport corridors in Caspian region as well as the influence of Silk Road Economic Belt realization. It can be concluded that, despite of all discussions, constructing the cross-Caspian logistic infrastructure proves to be very expensive, so that the coastal nations reckon on participation of external players such as EU, US and primarily China. However, infrastructure development still remains to be their ‘inside job’ while the biggest results one can witness is the case of Kazakhstan. Notwithstanding Kazakhstan’s efforts the busiest routes still lay to the north of Caspian region and go via Russia. Thus, connecting logistics systems of eastern and western coasts of the Caspian Sea remains a difficult task that cannot be completed without participation of Russia.

Keywords

Caspian Region; International Transport Corridors; Transcontinental Logistics; Infrastructure; Border Cooperation; Russia; Kazakhstan; Azerbaijan; Turkmenistan; Silk Road Economic Belt



This work is licensed under a [Creative Commons “Attribution” 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

Проблемы развития международных транспортных коридоров «Восток – Запад» в Каспийском регионе

Зуенко Иван Юрьевич

Институт Китая и современной Азии РАН. Москва, Россия. Email: [ivanzuwei\[at\]gmail.com](mailto:ivanzuwei[at]gmail.com)
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9853-9703>

Рукопись получена: 17 марта 2024 | Пересмотрена: 18 июня 2024 | Принята: 27 июня 2024

Аннотация

Статья посвящена вопросу развития международных транспортных коридоров в Каспийском регионе, являющихся частью трансконтинентальных маршрутов, соединяющих восток и запад Евразии (прежде всего, Китай и европейские рынки сбыта китайских товаров). В течение последних тридцати лет ведётся широкое обсуждение таких коридоров, которые видятся странами-инициаторами как действенная альтернатива маршрутам через территорию России. Начиная с 2022 г., указанные процессы активизировались. Целью исследования является установление реального положения вещей в данной сфере, в том числе в контексте реализации китайской инициативы «Экономического пояса Шёлкового пути». Сделан вывод, что реализация трансконтинентальных логистических маршрутов непосредственно через Каспийское море требует значительного финансирования, ввиду чего прикаспийские страны рассчитывают на интерес со стороны внешних игроков. Однако, несмотря на завышенные ожидания от участия ЕС, США и, прежде всего, Китая, инфраструктурное развитие прикаспийских стран оказывается в основном «делом рук» самих этих государств. В области развития транзитного потенциала наибольших успехов добился Казахстан; при этом наиболее эффективные маршруты все равно минуют Каспий, выходя непосредственно на территорию России. Таким образом, соединение инфраструктурных систем на разных берегах Каспийского моря по-прежнему осложнено, и без участия России фактически невозможно.

Ключевые слова

Каспийский регион; международный транспортный коридор; трансконтинентальная логистика; инфраструктура; приграничное сотрудничество; Россия; Казахстан; Азербайджан; Туркменистан; Экономический пояс Шёлкового пути



Это произведение доступно по [лицензии Creative Commons “Attribution” \(«Атрибуция»\) 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

Введение

Стремление к диверсификации международного сотрудничества и поиску «путей в мир» в обход России является одной из базовых характеристик внешнеполитического сознания элит в бывших советских республиках. Внешним проявлением таких настроений является обсуждение различных проектов создания проложенной за пределами и без участия России инфраструктуры – прежде всего, транспортной. В эпицентре такого обсуждения находятся страны Центральной Азии и Южного Кавказа, находящиеся на стыке интересов различных внешних игроков: как примыкающих к ним (Китай, страны Среднего Востока), так и находящихся на географическом отдалении (США, ЕС, Индия).

Эскалация конфликта России и Запада в 2022-2024 гг. с новой силой активизировала среди этих государств поиск направлений международного сотрудничества, альтернативных по отношению к связям с нашей страной. И хотя этот поиск не означает одномоментного отказа от сложившегося сотрудничества с Россией на основе уже построенной и успешно действующей инфраструктуры, актуальность задачи по мониторингу и анализу протекающих процессов в плане диверсификации связей на постсоветском пространстве возрастает.

Важной особенностью географии постсоветского пространства является наличие крупной водной преграды – Каспийского моря, которое отделяет Центральную Азию от Южного Кавказа и тем самым разрывает потенциальные трансконтинентальные транспортные и энергетические коридоры «Восток – Запад», идущие в обход России.

Именно Каспий является тем фактором, который на протяжении десятилетий делал фактически безальтернативным задействие трансконтинентальной инфраструктуры, находящейся на территории России. В то же время богатства шельфа Каспийского моря делают страны региона важными игроками на мировой карте торговли энергоресурсами, что повышает значимость транспортных коридоров, проходящих через регион, в т. ч. трубопроводных. Всё это позволяет выделить в качестве приоритетной задачу по мониторингу и анализу развития транспортных проектов в обход России именно в Каспийском регионе¹ и, прежде всего, по направлению «Восток – Запад». Данная статья призвана способствовать решению этой задачи.

Следует отметить, что ранее этот вопрос уже попадал в фокус внимания как русскоязычных исследователей в России (Кудьярова, 2016; Вардомский,

1 В данной статье Каспийский регион понимается довольно широко: как пространство стран, выходящих к Каспийскому морю (Россия, Казахстан, Туркменистан, Иран, Азербайджан). Особое внимание уделяется постсоветским странам Каспийского пространства, причём не только выходящим к морю (длина береговой полосы Казахстана – 2340 км, Туркменистана – 1200 км, Азербайджана – 955 км), но и примыкающим к ним странам: Узбекистану, Грузии и Армении. Именно это пространство представляется наиболее значимым с точки зрения реализации инфраструктурных проектов в обход России.

2018; Караваев, 2018; Борисова, 2020 и др.) и других странах Каспийского региона (Мусалиева, 2015; Сарбаев & Абдирасилов, 2018; Кегенбеков & Жуманов, 2023), так и учёных из «дальнего зарубежья» (Tiezzi, 2015; Azhgalieva, 2021; Jiang, 2022; Ozat & Nelson, 2023; Palu & Helmola, 2023). Не умаляя значения результатов, полученных коллегами ранее, отметим, что некоторые из них грешат политической ангажированностью (конкретно: любые действия на тему развития транзитных маршрутов в обход России рассматриваются как признаки скорой потери Россией своего транзитного значения). При этом реальные результаты инфраструктурного развития сплошь и рядом подменяются будущими перспективами. Своеобразная «миссия» этой статьи видится автором в том, чтобы подвергнуть имеющуюся фактуру критическому анализу и выявить, насколько активизировавшиеся разговоры о превращении транскаспийского транзита в обход России в мейнстримный маршрут трансконтинентальной логистики соответствуют реальным делам, и каковы в этой ситуации могут быть выводы с точки зрения российских интересов.

Исходя из этого, структурно основная часть работы состоит из трёх частей: в первой анализируется политический фон, на котором происходит формирование новых маршрутов трансконтинентальной логистики после развала СССР; во втором внимание фокусируется на рассмотрении Каспийского региона как звена трансконтинентальной логистики (и прежде всего, сквозь призму влияния концепции «нового Шёлкового пути»); в третьем разбирается непосредственно так называемый «Срединный маршрут» – транскаспийский логистический маршрут, проходящий через территорию Казахстана и Азербайджана. Выводы с точки зрения российских интересов даются в заключении.

Постсоветское пространство в контексте трансконтинентальной логистики

В последние тридцать лет в Евразии, в том числе на пространстве бывшего СССР, обсуждалось множество проектов международных транспортных коридоров (МТК), направленных, прежде всего, на соединение восточноазиатского и европейского рынков и, соответственно, раскрытие транзитного потенциала находящихся в центре континента государств.

Экспертные оценки того, насколько континентальные транзитные коридоры востребованы и насколько они могут конкурировать с морскими перевозками, варьируются в достаточно широком диапазоне. Одни указывают на проблемы рынка океанских перевозок (укрупнение судов увеличивает время обработки грузов, ужесточаются экологические требования и т. д.), следствием которых становится ухудшение сервиса – контейнеры доставляются долго и не в срок, что повышает интерес бизнеса к континентальным евроазиатским маршрутам. Другие эксперты обращают внимание, что континентальные маршруты, выигрывая у морских в скорости доставки грузов, сильно

проигрывают им в цене; moreover, поскольку транспортная составляющая в конечной стоимости товаров относительно невелика – около 3-4% – ценовое преимущество морских маршрутов чаще всего не является решающим фактором. В любом случае доминирует мнение, что при росте мировой торговли вообще и на направлении «Восток – Запада» в особенности у континентальных транспортных коридоров может быть своя ниша в мировой торговле. Насколько существенная – мнения разнятся, но экспертный консенсус заключается в том, что речь идёт о перспективе увеличения доли континентальных маршрутов в торговле между Западом и Востоком (и главным образом между КНР и ЕС) в десять раз: с нынешних 0,5-1% до 5-10% (Сафранчук & Махмудов, 2021, с. 24–32).

На протяжении почти ста лет (с конца XIX до конца XX вв.) практически безальтернативным вариантом подобного маршрута была транспортная инфраструктура России, несущей осью которого является Транссибирская железнодорожная магистраль. Как уже было сказано выше, после распада СССР элиты почти всех постсоветских государств в рамках признанной для них оптимальной стратегии диверсификации международного сотрудничества и многовекторности начали предпринимать попытки отойти от зависимости от российской транспортной инфраструктуры и максимально возможно привлечь транзитные потоки на свою территорию. Этому способствовало желание внешних игроков с помощью реализации проектов без участия России размыть её влияние в регионе.

Так, Евросоюз в 1993 г. инициировал проект ТРАСЕКА для бывших закавказских и среднеазиатских республик Советского Союза¹. Этот относительно скромный проект технической помощи (первоначально была выделена сумма, эквивалентная 15 млн евро) в определённый момент стал основным, с которым связывалось создание в Евразии альтернативного транспортного маршрута. В 1998 г. проект ТРАСЕКА стал постоянно действующим международным форумом, была создана Межправительственная комиссия, был подписан его главный документ – «Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора «Европа – Кавказ – Азия»», с 2001 г. в Баку заработал постоянный секретариат, а состав участников МПК ТРАСЕКА расширился до двенадцати².

1 К изначальным восьми участникам программы ТАСИС-ТРАСЕКА (Армения, Грузия, Казахстан, Киргизия, Таджикистан, Узбекистан, Туркменистан) в 1996-1998 гг. присоединились Украина, Монголия, Молдавия.

2 После формирования Межправительственной комиссии ТРАСЕКА Туркменистан и Монголия не стали его участниками, хотя Туркменистан регулярно принимает участие в различных мероприятиях в формате ТРАСЕКА. Зато к МПК присоединились Болгария, Румыния и Турция (все в 2000 г.), Иран (в 2009 г.). С 2009 г. наблюдателем в МПК стала и Литва. По состоянию на сегодняшний день реализация проекта не носит масштабной экономической целесообразности, хотя отдельные пилотные маршруты могут работать. Так, в июне 2023 г. осуществлена пилотная перевозка грузов полуприцепом седельными тягачами разных стран регистрации по мультимодальному маршруту Литва – Польша – Словакия – Венгрия – Румыния – Болгария – море – Грузия – Азербайджан – Каспийское море – Казахстан со сроком перевозки 16 дней.

В последующем было выдвинуто ещё несколько инициатив в области создания новых транспортных маршрутов, в том числе на площадках ООН и региональных международных организаций (например, Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества, ЦАРЭС). Постсоветские государства приветствовали практически все транспортные проекты, которые предлагали внешние партнеры, а раскрытие своего транзитного потенциала, причём желательно с минимальным участием России, превратилось в своего рода «идею-фикс» для местных политических элит.

Почти все страны постсоветского пространства по-прежнему в той или иной степени видят себя в качестве связующего звена между Европой и Азией и рассчитывают на внешнеполитические и экономические бонусы от внешних партнёров за выполнение этой функции. Для стран Каспийского региона значительная водная преграда в виде Каспийского моря в этом контексте начала восприниматься не как препятствие, а как «соединительный коридор», позволяющий провести маршруты в различных направлениях: из Европы в страны Центральной Азии (ТРАСЕКА), из Турции в страны Центральной Азии и далее в Афганистан (т. н. «Лазуриновый коридор») и т.д.

Одновременно прорабатывались и варианты, предполагающие движение не по морю, а по его южному побережью, т. е. через Иран, с последующим выходом на территорию Турции или страны Ближнего Востока, вплоть до Омана (таков, например, проект транспортного коридора «Узбекистан – Туркменистан – Иран – Оман – Катар», работа по запуску которого активизировалась в 2022–2023 гг.). Анализ таковых требует отдельной работы.

Каспий как звено «Нового Шёлкового пути»

К концу 1990-х гг. во внешнеполитической риторике стало принято рассматривать создание таких транспортных маршрутов как возрождение исторического «Великого шёлкового пути»¹. Нарушение традиционных транспортно-экономических связей через евроазиатские континентальные пространства частью экспертов и политиков оказалось приписано политике Российской Империи, которая, продвинувшись в глубь материка, якобы, замкнула все внешние связи региона на себя в ущерб традиционным маршрутам. Из этой логики проистекала задача сейчас, после распада Советского Союза, восстановить присущие народам Евразии их прямые связи с внешним миром, причём сделать это на современном технологическом уровне. Подобная риторика активно продвигалась американскими и европейскими

1 Великий Шёлковый путь, впрочем, как показывают многочисленные исследования медиевистов (см., например: Hansen, 2012), никогда не существовал как единый транспортный маршрут и не имел такого названия (термин «Великий Шёлковый путь» был придуман Ф. фон Рихтгофеном только в XIX веке). Скорее его можно рассматривать как растянутую во времени и пространстве систему различных торговых путей, проходящих между Китаем и Ближнем Востоком через территорию Персии и стран Центральной Азии.

экспертами (см., например, выступление сотрудника Института мира США У. Бёрда на конференции в Тегеране в 2002 г., цит. по: Сафранчук, 2013).

Если изначально концепт «Нового Шёлкового пути» (*New Silk Road*) в регионе связывался с проактивной ролью США, то с начала 2010-х гг. он оказался тесно связан с Китаем, который в 2013 г. выдвинул отдельную самостоятельную инициативу «Экономического пояса Шёлкового пути» (ЭПШП)¹. Важнейшей составляющей ЭПШП изначально рассматривалось соединение стран Евразии в единую транспортную систему с участием КНР. При этом, следует заметить, ни в одном официальном документе Пекин не заявлял о стремлении создать транспортную инфраструктуру в обход России, а многочисленные карты и схемы с изображением гипотетических маршрутов «экономического пояса» (ни одна из них, впрочем, не является официальной), как правило, затрагивают и территорию нашей страны.

В 2015 г. Россия заявила о готовности сопряжения своих интеграционных усилий с инициативой «Экономического пояса Шёлкового пути», что дало чёткий отрицательный ответ на вопрос, который до этого ставился в медийную повестку: «Не пройдёт ли китайский Новый Шёлковый путь мимо России?» Более того, Россия продолжала оставаться важнейшим партнёром Китая в плане развития трансконтинентальной логистики для обеспечения сухопутного выхода китайских товаров на европейские рынки.

Так, ещё в 2008 г. Россия подписала соглашение о строительстве автомагистрали «Западная Европа – Западный Китай» протяжённостью 8445 км (на данный момент функционирует на территории КНР и Казахстана, планируется к строительству на территории России²). А в 2014 г. была создана «Объединённая транспортно-логистическая компания», объединившая организационные и материально-технические ресурсы железнодорожников России, Казахстана и Белоруссии – сейчас компания является важнейшим игроком на рынке транзитных перевозок между КНР и ЕС. Исследования, проведённые в середине 2010-х гг., показывают, что, несмотря на увеличение трафика китайских грузов, идущих через западные районы КНР и далее Казахстан, в конечном счёте большая их часть все равно идёт через территорию России и далее через Белоруссию в Европу (см., например: Зуенко & Зубань, 2016).

Между тем, амбициозная позиция КНР и деформированное представление о Китае как об экономике с неограниченными финансовыми ресурсами вызвали у стран постсоветского пространства завышенные ожидания

1 Вместе с «Морским шёлковым путем XXI века» составил биним «Пояс и Путь».

2 По состоянию на начало 2024 года, планируется реализовать следующий вариант. От границы с Казахстаном до границы с Белоруссией транспортный коридор «Западная Европа – Западный Китай» пройдёт через Саратовскую, Тамбовскую, Липецкую, Орловскую, Брянскую и Смоленскую области в формате частной платной автодороги «Меридиан». При этом дороги Оренбургской области также планируется соединить через Самарскую и Ульяновскую области со строящейся скоростной федеральной авто-трассой М12 «Восток» («Москва–Казань»), что позволяет её также рассматривать как часть транспортного коридора «Западная Европа–Западный Китай» (Полякова, 2021).

на предмет инвестиций в транзитную инфраструктуру. В частности, к середине 2010-х гг. отмечается активизация дискуссии во всех странах Каспийского региона, а также в Грузии и Армении, по поводу строительства транспортных коридоров из КНР в Европу / Турцию / Ближний Восток, которые пройдут непосредственно по акватории Каспийского моря с последующим выходом на транспортные системы Центральной Азии / Южного Кавказа. В 2014 г. Казахстан, Азербайджан и Грузия даже заявили о создании консорциума транспортных компаний под названием «Срединный маршрут», предполагающего паромную переправу через Каспий (официальное название – «Транскаспийский международный транспортный маршрут», ТМТМ)¹. Предполагалось, что реализации этого и других проектов будет способствовать приток инвестиций из КНР.

Действительно, Китай проявил заинтересованность в увеличении доли сухопутных трансконтинентальных перевозок, что объясняется, прежде всего, стремлением освободиться от уязвимости на морских торговых путях в случае гипотетического конфликта с США. Более того, в рамках реализации инициативы «Пояса и Пути» перед местными правительствами была поставлена задача по открытию или модернизации транспортных коридоров «Восток – Запад». Учитывая их убыточность, местные власти были вынуждены дотировать эти маршруты, покрывая логистическим компаниям разницу между стоимостью морских и железнодорожных перевозок, или оказывать иные меры административной поддержки. Например, для того, чтобы загрузить порожние составы, возвращающиеся из Европы в города Западного Китая, некоторым региональным таможенным (в частности, Чэнду и Хоргосу) разрешили оформлять импорт автомобилей и еще ряда товаров (Зуенко, 2020). Однако системных доказательств того, что КНР готова инвестировать в транспортную инфраструктуру других стран с целью сместить мейнстрим трансконтинентальной транзитной логистики в сторону от России, за десять лет существования инициативы «Пояса и Пути» получено не было.

В 2014-2015 гг. в российских и мировых СМИ неоднократно «анонсировались» новости о создании транскаспийских транспортных маршрутов, которые позиционировались как «смерть Транссиба» (см., например: Окно в Европу... 2015; Первый поезд... 2015; Заработал «Шёлковый путь»... 2015). Однако подобные новости (которые, нужно сказать, по-прежнему периодически появляются в медиапространстве) выглядят несостоятельно с точки зрения логистической практики. Попробуем доказать это ниже.

1 Штаб-квартира консорциума находится в Астане, официальный сайт международного транспортного коридора URL: <https://middlecorridor.com>. В публицистике используются различные термины для обозначения этого консорциума, в т.ч. «Срединный коридор» и «Срединный путь». В данной статье для единообразия и во избежание путаницы избран термин «Срединный маршрут».

«Срединный маршрут» как альтернатива Транссибу?

Транскаспийские транспортные маршруты, предполагающие следование паромной переправой через порты Актау или Курык (Казахстан) и Алят (Азербайджан) и объединяемые термином «Срединный маршрут», вынуждены нести издержки, связанные с двойной мультимодальной перезагрузкой, а также риски, обусловленные частыми штормами на Каспийском море. Примечательно, что движение далее в Турцию до 2017 г. также было невозможно без парома, отходящего из порта Потти (Грузия).

После запуска железной дороги «Баку–Тбилиси–Карс» в обход Армении ситуация изменилась, но незначительно, поскольку итоговый транскаспийский маршрут для китайских грузов остаётся мультимодальным и, как следствие, затратным по себестоимости и времени. По пути следования груза из Китая в Европу ему предстоит выдержать три-четыре перевалки контейнеров, связанных все с теми же паромными переправами, а также пересечь четыре таможенные границы. Кроме того, по пути следования несколько раз меняется весовая норма состава, что определяет необходимость расцепки и переформирования груза.

Для сравнения: грузы,двигающиеся из Китая в Европу через Казахстан и Россию, только дважды пересекают таможенную границу (из КНР в ЕАЭС и из ЕАЭС в ЕС), следуют единой весовой нормой от Китая до Польши и без каких-либо дополнительных перевалок (не считая две смены колеи). Контейнер,двигающийся по маршруту «Чунцин – Гамбург», достигает Европы за 10-15 дней, что, во-первых, быстрее, чем 17-19 дней, которые (в соответствии с рекламными материалами на официальном сайте международного транспортного коридора «Срединный маршрут») требуются грузу, идущему через него, а, во-вторых, стоимость его отправки будет ниже.

На данный момент потенциальная пропускная способность «Срединного маршрута» составляет около 6 млн тонн, однако реально перевозится значительно меньше – в 2022 г. было перевезено 1,7 млн тонн груза (33 тыс. ДФЭ) (Кондратьев, 2023). Во многом это определяется ограниченной пропускной способностью железных дорог Южного Кавказа. Как следствие, это слабо сравнимо с показателями железнодорожного консорциума Казахстана, России и Белоруссии: 350 тыс. ДФЭ только за первое полугодие 2023 г. (Ровба, 2023).

Сухопутные маршруты, обходящие Каспий с юга, через территории Туркменистана и Ирана, также далеки от совершенства. Помимо сложностей с пересечением нескольких границ, нужно учитывать, что в Турции контейнеры перегружаются с поездов на паром через озеро Ван, так как железной дороги в обход этого озера не существует. Кроме того, железные дороги западной Турции развиты слабо. В основном это одноколейные ветки, идущие через горную местность, а электрификация начинается с Анкары. Для того, чтобы достичь здесь пропускной способности, которая бы позволила конкурировать с коридорами через Казахстан и Россию, необходимы колоссальные

капиталовложения в инфраструктуру, которые Турция на данный момент позволить себе не может.

За последнее десятилетие, в течение которого на повестке находится китайская инициатива «Пояса и Пути», ситуация значительно не изменилась. Как оказалось на практике, Пекин не спешит заниматься благотворительностью, а готов инвестировать в создание инфраструктуры только на условиях процентных займов, с максимальным привлечением китайских подрядчиков и замкнутым технологическим циклом. Как правило, такие условия негативно воспринимаются в постсоветских пространствах, которые убеждены в своей исключительности и важности для внешних игроков и, исходя из этого, склонны «ждать лучшего предложения»¹. Фактически «экспорт» китайской железнодорожной инфраструктуры оказался ограничен территорией Пакистана и Лаоса, а среди стран постсоветского пространства, не считая России, серьёзных достижений в развитии транспортной системы удалось достичь только Казахстану, причём самостоятельно, а не благодаря китайской помощи.

Так, ещё в 2012 г. была введена в эксплуатацию 293-километровая железнодорожная линия, соединяющая Жетыген и посёлок Хоргос на границе с Китаем. Таким образом, был создан второй железнодорожный погранпереход на границе с КНР, что дополнило погранпереход «Достык – Алашанькоу». Кроме того, в китайском порту Ляньюньган появился совместный казахстанско-китайский логистический центр, а вблизи погранперехода «Хоргос» был построен крупный «сухой порт»². К 2013 г. построены спрямления железных дорог по маршрутам «Жезказган – Саксаульская» и «Шалкар – Бейнеу», что существенно сократило расстояние по железной дороге от границы с КНР до каспийского порта Актау. В 2016 г. на каспийском побережье открыт новый паромный терминал – порт Курык. В сентябре 2023 г. казахстанские власти объявили о начале строительства железнодорожной ветки «Аягоз – Бахты» протяжённостью 270 км, которая соединится с китайской железной дорогой в районе города Чугучак (Тачэн) – это создаст третий железнодорожный погранпереход между КНР и Казахстаном.

Здесь важно отметить, что большая часть транзитных грузов, проходящих через территорию Казахстана, затем выходит на Россию и не может рассматриваться как «грузы, идущие в обход России». Использование Казахстаном своего транзитного потенциала лишило части грузовой базы порты Дальнего Востока и сибирско-дальневосточный участок Транссиба, однако, учитывая нынешнюю загруженность «восточного полигона» РЖД российскими

1 Показательным примером является проект железной дороги «КНР – Киргизия – Узбекистан», реализация которого долгие годы откладывалась из-за несговорчивости киргизской стороны, требующей выгодных условий от КНР и Узбекистана, главных бенефициаров дороги. Только 6 июня 2024 г. в Пекине состоялась церемония подписания межправительственного соглашения по проекту данной железной дороги. Процесс согласования этого проекта между сторонами занял почти 30 лет (МИД КНР, 2024).

2 Не следует путать его с Международным центром приграничного сотрудничества «Хоргос» и свободной экономической зоной «Хоргос – Восточные ворота», которые также находятся на данном участке китайско-казахстанской границы (подробнее см.: Зуенко & Чубаров, 2019).

импортно-экспортными операциями, подобную «потерю» нельзя считать критической.

Казахстан активно развивает транзитные транспортные коридоры, выходящие впоследствии на территорию России, но при этом не отказывается и от идей по развитию транскаспийского транспортного коридора. Примечательно, что в фокусе внимания казахстанских медиа, вследствие царящих там русофобских настроений, а также политической ангажированности их руководства, оказываются именно эти проекты, что создаёт специфический информационный фон. Внешние игроки также проявляют интерес к использованию казахстанской инфраструктуры для реализации этого коридора, причём, по состоянию на 2023 г., основным действующим лицом здесь видится не Китай, а страны Евросоюза, что подтверждается, например, визитом президента ФРГ в порт Курык в июне 2023 г. (Federal President... 2023).

Впрочем, следует констатировать, что за последние десятилетия ни один из амбициозных транспортных коридоров, предполагающих обход России, в полной мере реализовать так и не удалось – и прежде всего, в Каспийском регионе. Этому способствовало несколько объективных причин. Главная из них заключается в том, что транскаспийская логистика менее конкурентоспособна вследствие мультимодальности и зависимости от пропускных способностей портов. Маршруты же к югу от Каспия завязаны на Иран, который находится под постоянным давлением западных стран и не рассматривается прозападными международными организациями (в т. ч. финансовыми) как подходящий партнёр.

Ситуация на Южном Кавказе, через который проходит «продолжение» транскаспийского транспортного коридора, также на протяжении последних десятилетий оставалась сложной. Из-за азербайджано-армянского конфликта оставался только маршрут через Грузию (и далее либо по земле в Турцию, либо по морю в направлении Украины, Болгарии, Румынии), однако и он никогда не был лишен геополитических и чисто военных рисков. В результате при том, что фактически маршруты через Каспий и к югу от Каспия существуют, реальной альтернативы маршрутам через Россию ни по текущим, ни по потенциальным объёмам они составить не могут.

Среди новых факторов, способных изменить ситуацию: стабилизация ситуации на Южном Кавказе в связи с исчезновением непризнанного нагорно-карабахского государства, возможная готовность ЕС инвестировать в дальнейшее развитие транскаспийского маршрута, обусловленная в т. ч. политическими факторами, а также активизация усилий Казахстана по преодолению зависимости от партнёрства с Россией.

Могут ли они переломить описанную выше ситуацию? В краткосрочной перспективе – вряд ли. В целом, наибольшая часть грузов между Востоком и Западом продолжит перевозиться морем, а в сухопутной логистике – через Казахстан, Россию и Белоруссию. Однако следует ожидать, что работа по развитию транскаспийского маршрута будет продолжена, в т. ч. и вопреки

экономической целесообразности. Можно ожидать, что объём перевозимых грузов через Каспий с последующим выходом на Европу способен увеличиться с нынешних 1,7 млн тонн в год до показателя примерно в 6-8 млн, но вряд ли больше. В то же время гораздо большее значение для трансконтинентального транзита будет иметь расширение пропускной способности автодорог, идущих по маршруту «Западный Китай – Западная Европа» на российской территории. Особое значение также имеет перспективное расширение движения грузов между Россией и Ираном через территорию Казахстана и Туркменистана, т. е. развитие коридора «Север – Юг», который в данной статье, исходя из поставленных задач, не рассматривается.

Заключение

Таким образом, несмотря на постоянный алармистский информационный фон, большая часть транскаспийских транспортных и энергетических маршрутов, идущих в обход России, на данный момент либо оперируют незначительными объёмами перевозимых грузов (как морские перевозки через Каспий с последующим транзитом через Южный Кавказ), либо далеки от завершения (как трубопроводные проекты и оптико-волоконный кабель по дну Каспийского моря, рассмотрение которых составляет отдельное проблемное поле для исследования).

Фактически Россия сохраняет своё положение главного транзитёра для китайских и центральноазиатских грузов (включая энергоносители), идущих на европейские рынки, и, учитывая имеющиеся проблемные факторы, будет сохранять его в обозримом будущем. Резюмируя сказанное выше, эти факторы:

- необходимость физического преодоления крупного водного пространства, что чревато временными и финансовыми издержками на мультимодальную перегрузку;
- проблема дефицита транспортного флота на Каспийском море, осложняемая обмелением водоёма;
- сложности многостороннего взаимодействия между странами региона, помноженные на пассивную внешнеполитическую позицию Туркменистана и «токсичность» Ирана в глазах прозападных политических сил и финансовых институтов;
- необходимость масштабных инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры в прикаспийских странах, осложняемая противоречием между надеждами государств региона на активную роль внешних игроков и их неготовности к крупным вложениям в нестабильный периферийный регион.

Всё это, впрочем, не означает, что попытки стран Каспийского региона и их соседей раскручивать сюжет о перспективности создания коридоров «Восток – Юг» в обход России когда-либо прекратятся.

Во-первых, стремление к диверсификации международного сотрудничества неискоренимо во внешнеполитическом сознании элит постсоветских государств. Во-вторых, в условиях эскалации противостояния России и Запада они рассчитывают на особое внимание со стороны внешних сил, заинтересованных в снижении влияния Москвы в регионе, что, как ожидается, позволит получить дополнительные средства на создание транскаспийских коридоров и соответствующие внешнеполитические бонусы в глазах этих сил (прежде всего, стран ЕС).

В отсутствии реальных подвижек, очевидно, результаты будут подменяться информационной шумихой, когда, например, тот факт, что более 95 % экспорта казахстанской нефти перегружается через российские порты, практически не освещается в прессе, а любая тестовая погрузка по маршруту «Актау – Алят» в обход России вызывает мощный медийный резонанс.

Несмотря на несоизмеримость объёмов, которые идут по России и в обход неё, тенденция на развитие транскаспийских коридоров объективно имеет место. При этом они важны не столько с точки зрения глобальных торговых цепочек, сколько с внутрирегиональной точки зрения (например, как коридоры, соединяющие Казахстан и страны Южного Кавказа).

Так, можно ожидать, что в течение 5–10 лет значительное развитие получит казахстанский порт Курык и автомобильные и железнодорожные подъезды к нему; продолжит совершенствоваться транспортная инфраструктура между Азербайджаном и Турцией, в том числе на тех территориях, которые до 2023 г. не контролировались Баку. Всё это объективный процесс, на который Россия не может повлиять, однако наша страна может предпринять определённые действия для того, чтобы сохранить своё лидирующее положение в перевозках «Восток – Запад».

Прежде всего, необходимо постоянно повышать конкурентоспособность своей транзитной инфраструктуры, в т. ч. путём активизации строительства автомагистрали «Западный Китай – Западная Европа» и дальнейшего развития портов Махачкала и Астрахань для перегрузки казахстанских грузов, включая нефть, с прицелом на их дальнейший транзит через черноморские порты. Безусловно, заслуживают активизации и действия, направленные на вовлечённость в многосторонние проекты в регионе, в т. ч. проведение выставочно-конгрессных мероприятий по региональной проблематике (Каспийский экономический форум, научный форум «Каспий», молодёжный образовательный форум «Каспий», Каспийский медиафорум, Каспийский медицинский форум) с целью превращения России в центральную площадку обсуждения международного сотрудничества в регионе, доведения российской позиции и мониторинга позиций партнёров.

Список литературы

- Azhgalieva, D. (Ed.). (2021). *Unlocking Transport Connectivity in the Trans-Caspian Corridor*. Asian Development Bank Institute.
- Federal President of Germany presented Kuryk port and promising transport and logistics projects. (2023). Official Information Source of the Prime Minister of the Republic of Kazakhstan. <https://primeminister.kz/ru/news/federalnomu-prezidentu-germanii-prezentovali-port-kuryk-i-perspektivnye-transportno-logisticheskie-proekty-24506>
- Hansen, V. (2012). *The Silk Road: A New History*. Oxford University Press.
- Jiang, M. (2022). Evolution of the China-Railway Express Transportation Routes and Impacts of the Russian-Ukrainian Military Conflict. *Academic Exploration*, 12, 57-70. (In Chinese).
- Ozat, M., & Nelson, H. (2023, June 30). *The Middle Corridor: The Beginning of the End for Russia's Northern Corridor?* Caspian Policy Center. <https://www.caspianpolicy.org/research/energy-and-economy-program-cep/the-middle-corridor-the-beginning-of-the-end-for-russias-northern-corridor>
- Palu, R., & Hilmola, O.-P. (2023). Future Potential of Trans-Caspian Corridor: Review. *Logistics*, 7(3), 39. <https://doi.org/10.3390/logistics7030039>
- Tiezzi, S. (2015, May 8). *China's Silk Road in the Spotlight as Xi Heads to Kazakhstan*. The Diplomat. <https://thediplomat.com/2015/05/chinas-silk-road-in-the-spotlight-as-xi-heads-to-kazakhstan/>
- Алиев, Р. А. (2023). Геополитический потенциал Азербайджана в сфере транзитного складирования и логистики. *Мир перемен*, 3, 74–93.
- Борисова, Е. А. (2020). Дороги Центральной Азии. Новые проекты международного транзита. *Восточная аналитика*, 3, 51–60. <https://doi.org/10.31696/2227-5568-2020-03-051-060>
- Вардомский, Л. Б. (2018). Вопросы географии транзитных коммуникаций в странах ЕАЭС. *Региональные исследования*, 2, 120–130.
- Заработал «Шелковый путь»—В обход России. (2015). Армедиа. <https://armedia.am/rus/news/27645/zarabotal-shelkoviyiy-put-v-obkhod-rossii.html>
- Зуенко, И. Ю. (2020). Практика субсидирования Китаем транспортных коридоров в рамках реализации инициативы «Экономического пояса Шёлкового пути». *Россия и Китай: история и перспективы сотрудничества. Материалы X международной научно-практической конференции*. Выпуск 10, 848–851. <https://doi.org/10.48344/BSPU.2020.53.92.126>
- Зуенко, И. Ю., & Зубань, С. В. (2016). Трансконтинентальный транзит Азия-Европа. *Мировая экономика и международные отношения*, 60(7), 70–76. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2016-60-7-70-76>
- Зуенко, И. Ю., & Чубаров, И. Г. (2019). Возможная урбанизации периферийных территорий (на примере российско-китайской границы). *Азия и Африка сегодня*, 3, 10–17. <https://doi.org/10.31857/S032150750004134-9>
- Караваев, А. В. (2018). Азербайджан в международных транспортных коридорах. *Мир перемен*, 1, 65–78.
- Кегенбеков, Ж., & Жуманов, А. (2023). Анализ транспортно-складских мощностей на Транскаспийском железнодорожном маршруте. *Вестник Казахской академии транспорта и*

коммуникаций им. М. Тынышпаева, 124(1), 153–160. <https://doi.org/10.52167/1609-1817-2023-124-1-153-160>

- Кондратьев, В. (2023, январь 29). Казахстан стал вдвое больше перевозить товаров через Каспийское море в 2022 году. *«Каспийский вестник»*. <https://casp-geo.ru/kazahstan-stal-vdvoe-bolshe-perevozit-tovarov-cherez-kaspijskoe-more-v-2022-godu/>
- Кудьярова, Ж. Т. (2016). Транскаспийский международный транспортный маршрут и его влияние на международную логистику. *Наука, техника и образование*, 4, 71–75.
- МИД КНР: Проект железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан свидетельствует об общем стремлении трех стран к сотрудничеству и развитию. (2024, июнь 7). Синьхуа Новости. <https://russian.news.cn/20240607/4d44576754994524babbbed1ec97271ed/c.html>
- Мусалиева, Р. Д. (2015). Региональный логистический хаб и его морские союзники. *Мир транспорта*, 13(6), 180–189.
- Окно в Европу: Как Китай запустил новый «Шелковый путь» в обход России. (2015, декабрь 15). РБК. <https://www.rbc.ru/politics/15/12/2015/56703a6d9a7947f88a89ae7d>
- Первый поезд по новому «Шелковому пути» в обход России прибыл в Грузию. (2015, декабрь 13). РБК. <https://www.rbc.ru/business/13/12/2015/566d50109a79472274a8feec>
- Полякова, И. (2021, декабрь 27). Новый шёлковый путь. *Транспорт России*. <https://transportrussia.ru/razdely/avtomobilnye-dorogi/8265-novyj-shelkovyj-put.html>
- Ровба, Л. (2023, июль 24). Совместным предприятием железных дорог Казахстана, России и Беларуси перевезено 350 тысяч ДФЭ. *Казахстан темиржолшысы*. <https://rail-news.kz/ru/cargo-transportation/15099-sovmestnym-predpriatiem-zeleznyx-dorog-kazaxstana-rossii-i-belarusi-perevezeno-350-tysiac-dfe.html>
- Сарбаев, С. Ш., & Абдирасилов, Ж. М. (2018). Континентальный транзит и оптимальная мультимодальная логистика через инфраструктуру Казахстана. *Вестник Казахской академии транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева*, 1, 159–167.
- Сафранчук, И. А. (2013). Концепция «Новый шелковый путь» и политика США в «Большой Центральной Азии». *Международная жизнь*, 7, 43–53.
- Сафранчук, И. А., & Махмудов, Р. Б. (2021). Транспортная связанность и международные процессы в Евразии: Проблемы и противоречия. *Мировая экономика и международные отношения*, 65(10), 24–32. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2021-65-10-24-32>

References

- Aliyev, R. A. (2023). Geopolitical potential of Azerbaijan in the field of transit warehousing and logistics. *World of Changes*, 3, 74–93. (In Russian).
- Azhgalieva, D. (Ed.). (2021). *Unlocking Transport Connectivity in the Trans-Caspian Corridor*. Asian Development Bank Institute.
- Borisova, E. A. (2020). Roads of Central Asia. The New International Transit Projects. *Eastern Analytics*, 3, 51–60. <https://doi.org/10.31696/2227-5568-2020-03-051-060> (In Russian).
- Federal President of Germany presented Kuryk port and promising transport and logistics projects. (2023). Official Information Source of the Prime Minister of the Republic of Kazakhstan. <https://primeminister.kz/ru/news/federalnomu-prezidentu-germanii-prezentovali-port-kuryk-i-perspektivnye-transportno-logisticheskie-proekty-24506>

- Hansen, V. (2012). *The Silk Road: A New History*. Oxford University Press.
- Jiang, M. (2022). Evolution of the China–Railway Express Transportation Routes and Impacts of the Russian–Ukrainian Military Conflict. *Academic Exploration*, 12, 57–70. (In Chinese).
- Karavaev, A. V. (2018). Azerbaydzhan v mezhdunarodnikh transportnikh koridorakh. *Mir peremen*, 1, 65–78. (In Russian).
- Kegenbekov, Zh., & Zhumanov, A. (2023). Analysis of Transport and Storage Capacities on the Trans-Caspian Railway Route. *KazATC Bulletin*, 124(1), 153–160. <https://doi.org/10.52167/1609-1817-2023-124-1-153-160> (In Russian).
- Kondrat'ev, V. (2023, January 29). Kazakhstan stal vdvoe bol'she perevozit' tovarov cherez Kaspiyskoe more v 2022 godu. "Kaspiyskiy vestnik". <https://casp-geo.ru/kazahstan-stal-vdvoe-bolshe-perevozit-tovarov-cherez-kaspijskoe-more-v-2022-godu/> (In Russian).
- Kud'yarova, Zh. T. (2016). Transkaspiyskiy mezhdunarodniy transportniy marshrut i ego vliyanie na mezhdunarodnyu logistiku. *Nauka, tekhnika i obrazovanie*, 4, 71–75. (In Russian).
- MID KNR: Proekt zheleznoy dorogi Kitay-Kirgizstan-Uzbekistan svidetel'stvuet ob obschem stremlenii trekh stran k sotrudnichestvu i razvitiyu. (2024, June 7). *Sin'khua Novosti*. <https://russian.news.cn/20240607/4d44576754994524babbbed1ec97271ed/c.html> (In Russian).
- Musalieva, R. D. (2015). Regional Logistics Hub and Its Maritime Allies. *World of Transport and Transportation*, 13(6), 180–189. (In Russian).
- Okno v Evropu: Kak Kitay zapustil noviy «Shelkoviy put'» v obkhod Rossii. (2015, December 15). RBC. <https://www.rbc.ru/politics/15/12/2015/56703a6d9a7947f88a89ae7d> (In Russian).
- Ozat, M., & Nelson, H. (2023, June 30). *The Middle Corridor: The Beginning of the End for Russia's Northern Corridor?* Caspian Policy Center. <https://www.caspianpolicy.org/research/energy-and-economy-program-eep/the-middle-corridor-the-beginning-of-the-end-for-russias-northern-corridor>
- Palu, R., & Hilmola, O.-P. (2023). Future Potential of Trans-Caspian Corridor: Review. *Logistics*, 7(3), 39. <https://doi.org/10.3390/logistics7030039>
- Perviy poezd po novomu «Shelkovomu puti» v obkhod Rossii pribil v Gruziiyu. (2015, December 13). RBC. <https://www.rbc.ru/business/13/12/2015/566d50109a79472274a8feec> (In Russian).
- Polyakova, I. (2021, December 27). Noviy shyolkoviy put'. *Transport Rossii*. <https://transportrussia.ru/razdely/avtomobilnye-dorogi/8265-novyj-shelkovyj-put.html> (In Russian).
- Rovba, L. (2023, July 24). Sovmestnim predpriyatiem zheleznykh dorog Kazakhstana, Rossii i Belarusi perevezeno 350 tisyach DFE. *Kazakistan temirzholshisi*. <https://rail-news.kz/ru/cargo-transportation/15099-sovmestnym-predpriyatiem-zeleznyx-dorog-kazaxstana-rossii-i-belarusi-perevezeno-350-tysiac-dfe.html> (In Russian).
- Safranchuk, I. A. (2013). Kontseptsiya “Noviy shelkoviy put'” i politika SShA v “Bol'shoy Tsentral'noy Azii”. *Mezhdunarodnaa Zizn'*, 7, 43–53. (In Russian).
- Safranchuk, I. A., & Makhmudov, R. B. (2021). Connectivity and International Relations in Eurasia: Problems and Perspectives. *World Economy and International Relations*, 65(10), 24–32. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2021-65-10-24-32> (In Russian).
- Sarbaev, S. Sh., & Abdirasilov, Zh. M. (2018). Continental Transit and Multimodal Logistics Through Optimal Infrastructure of Kazakhstan. *KazATC Bulletin*, 1, 159–167. (In Russian).

- Tiezzi, S. (2015, May 8). *China's Silk Road in the Spotlight as Xi Heads to Kazakhstan*. *The Diplomat*. <https://thediplomat.com/2015/05/chinas-silk-road-in-the-spotlight-as-xi-heads-to-kazakhstan/>
- Vardomskiy, L. B. (2018). Questions of the Geography of Transit Communications in the Countries of the EAEU. *Regional'nie issledovaniya*, 2, 120–130. (In Russian).
- Zarabotal "Shelkoviy put'" – V obkhod Rossii. (2015). Armedia. <https://armedia.am/rus/news/27645/zarabotal-shelkoviyiy-put-v-obkhod-rossii.html> (In Russian).
- Zuenko I., & Chubarov I. (2019). Cross-Border economic zone as an urbanization core at a periphery region (case of the Sino-Russian border). *Asia and Africa Today*, 3, 10-17. <https://doi.org/10.31857/S032150750004134-9> (In Russian).
- Zuenko, I. Yu. (2020). The Practice of Subsidizing of 'The Silk Road Economic Belt' Transport Corridors by China. *Rossiya i Kitay: istoriya i perspektivi sotrudnichestva. Materiali X mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii*. Issue 10, 848–851. <https://doi.org/10.48344/BSPU.2020.53.92.126> (In Russian).
- Zuenko, I. Yu., & Zuban', S. V. (2016). Transcontinental Transit Asia–Europe. *World Economy and International Relations*, 60(7), 70–76. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2016-60-7-70-76> (In Russian).