



НОЯБРЬ  
2022



## **Взаимосвязанность в Центральной Азии в эпоху международных кризисов**

Транспортная, энергетическая  
и водная инфраструктуры между  
взаимозависимостью  
и открытостью

Микаэль ЛЕВИСТОН

Французский Институт Международных Отношений (Ифри) является ведущим независимым центром исследований, информации и общественных дебатов в области актуальных международных вопросов во Франции. Он был создан в 1979 году Тьерри де Монбриалем и имеет статус общественно значимой ассоциации (согласно французскому закону об ассоциациях 1901 г.). Институт не подчинен какому-либо административному органу, самостоятельно определяет направления своей деятельности и регулярно публикует результаты своих исследований.

Посредством своих исследований и дебатов Ifri объединяет политиков и экспертов на международном уровне в междисциплинарном подходе.

Данное исследование было подготовлено при поддержке Французского агентства развития (AFD).



Ответственность за мнения, высказанные в данной статье, возлагается исключительно на её автора.

ISBN: 979-10-373-0636-4

© Все права защищены, Ifri, 2022

Обложка: © Karasev Viktor/Shutterstock.com

**Прочитать публикацию:**

Микаэль Левистон, «Взаимосвязанность в Центральной Азии в эпоху международных кризисов. Транспортная, энергетическая и водная инфраструктуры между взаимозависимостью и открытостью», *Russie.Nei.Reports*, № 41, Ифри, ноябрь 2022.

Переведено с французского Натальей Киселевой-Туде.

**Ifri**

27 rue de la Procession 75740 Paris Cedex 15 – FRANCE

Tél. : +33 (0)1 40 61 60 00 – Fax : +33 (0)1 40 61 60 60

E-mail : [accueil@ifri.org](mailto:accueil@ifri.org)

**Веб-сайт:** [ifri.org](http://ifri.org)

# Russie.NEI.Reports

Russie.NEI.Reports – цифровая коллекция, посвященная России и новым независимым государствам, расположенным в Восточной Европе (Беларусь, Молдова и Украина), на Южном Кавказе (Азербайджан, Армения и Грузия) и в Центральной Азии (Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан). Эти исследования, написанные признанными экспертами, посвящены стратегическим, политическим и экономическим вопросам.

## Об авторе

**Микаэль Левистон** – ассоциированный исследователь Центра Россия/СНГ, где он занимается темами, связанными с республиками Центральной Азии (Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан) и с внешней политикой России.

Он учился в Международной бизнес-школе ESSEC по специальности «Стратегия и менеджмент в международной торговле», а также в IRIS (Институт международных и стратегических отношений) по специальности «Международные отношения» и в Университете Париж 5 по специальности «Международное торговое право». Работал в посольстве Франции в Казахстане, а также в аналитическом центре «Обсерво» при Франко-российской торгово-промышленной палате в Москве.

Автор опубликованной в мае 2021 года в издательстве *L'Harmattan* книги «Russie et Asie centrale à la croisée des chemins. Des survivances soviétiques à l'épreuve de la mondialisation» [Россия и Центральная Азия на перепутье. Советское наследие перед лицом глобализации], он на сегодняшний день опубликовал шесть исследований для Ифри:

- ▀ Trente ans après la chute de l'URSS : focus sur l'Asie centrale [Тридцать лет после распада СССР: взгляд на Центральную Азию]. 30 сентября 2021. <https://storymaps.arcgis.com> ;
- ▀ Les conséquences en Asie centrale du retour des Talibans au pouvoir [Последствия для Центральной Азии возвращения к власти талибов] // Briefings de l'Ifri. Ifri. 26 октября 2021. [www.ifri.org](http://www.ifri.org) ;
- ▀ D'un Berdymoukhamedov à l'autre. Contexte et enjeux de la transition au Turkménistan [От одного Бердымухамедова к другому. Контекст и проблемы переходного периода в Туркменистане] // Briefings de l'Ifri. Ifri. 8 марта 2022. [www.ifri.org](http://www.ifri.org) ;

- Russie – Venezuela. Un partenariat à l'épreuve de la guerre en Ukraine [Россия – Венесуэла. Проверка партнёрства на прочность] // Briefings de l'Ifri. Ifri. 8 апреля 2022. [www.ifri.org](http://www.ifri.org) ;
- La guerre en Ukraine vue d'Asie centrale [Война в Украине: взгляд из Центральной Азии] // Briefings de l'Ifri. Ifri. 13 июля 2022. [www.ifri.org](http://www.ifri.org) ;
- Казахстан в пучине кризисов: от январских волнений до войны в Украине // Russie.NEI.Reports. Ifri. № 39. Сентябрь 2022. [www.ifri.org](http://www.ifri.org).

# Краткое содержание

Серьёзнейшие международные кризисы, как конъюнктурные, так и системные – от восстановления движением Талибан исламского эмирата в Афганистане и до войны в Украине, а также глобальное потепление – оказывают значительное влияние на эволюцию сети коммуникаций в Центральной Азии в таких отраслях как транспорт, энергетика и водные ресурсы. Сложившийся сложный контекст не только оправдывает, но и стимулирует стремление государств этого не имеющего выхода к морю региона Центральной Азии (Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан) к развитию внешних партнёрств. Конкретные шаги, предпринятые ими в этом направлении после начала войны в Украине 24 февраля 2022 года, объясняются, среди прочего, и желанием действовать в обход России, подвергшейся жёстким западным санкциям.

Транспортные сети Центральной Азии 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).

В энергетической отрасли Казахстан, главный нефтепровод которого был заблокирован Россией, рассчитывает продолжить поставки своей нефти на европейские рынки через Каспийское море. Туркменистан экспортирует свой газ на рынки Китая и Южной Азии, где его планы, так же как планы Кыргызстана и Таджикистана в области гидроэнергетики, подвергаются рискам, вызываемым ситуацией в Афганистане.

Наконец, вопрос водообеспечения выявляет конфликт между взаимозависимыми странами, делящимися на те, которые контролируют водные ресурсы Центральной Азии (Кыргызстан и Таджикистан), и остальные, расположенные в низовьях рек Сырдарья и Амударья (Казахстан, Узбекистан и Туркменистан). Несмотря на растущее число инициатив по рациональному управлению водными ресурсами региона, этот вопрос продолжает оставаться наиболее острым в Центральной Азии.

# Оглавление

<b>ВВЕДЕНИЕ .....</b>	<b>8</b>
<b>МЕЖКОНТИНЕНТАЛЬНЫЙ ТРАНЗИТ КАК ЕСТЕСТВЕННОЕ ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ .....</b>	<b>10</b>
<b>Транспортные коммуникации Центральной Азии:     неравные положения стран .....</b>	<b>10</b>
<b>Потенциал, сдерживаемый проблемами управления потоками     на границах.....</b>	<b>14</b>
<b>Китай, Турция, Азербайджан и Иран:     силы, благоприятствующие развитию евразийских коридоров ...</b>	<b>16</b>
<b>ПЕРЕОРИЕНТАЦИЯ МАРШРУТОВ ЭКСПОРТА ЭНЕРГОНОСИТЕЛЕЙ ...</b>	<b>20</b>
<b>Турецко-кавказский транзит как возможная альтернатива     России на пути в Европу .....</b>	<b>20</b>
<b>Увеличение китайского рынка сбыта .....</b>	<b>23</b>
<b>Иранско-южноазиатский пояс, вектор сотрудничества     и блокировок .....</b>	<b>24</b>
<b>ЦЕНТРАЛЬНОАЗИАТСКИЙ ГИДРОГРАФИЧЕСКИЙ БАСЕЙН: ФРАГМЕНТИРОВАНИЕ, ВЗАИМОСВЯЗИ И РИСКИ .....</b>	<b>27</b>
<b>Засушливые, но не лишённые воды, земли .....</b>	<b>27</b>
<b>Двойной подход к «голубому золоту» и управлению им .....</b>	<b>29</b>
<b>Водная безопасность Центральной Азии:     между угрозами и надеждами .....</b>	<b>31</b>
<b>ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....</b>	<b>34</b>

# Список сокращений и акронимов

**АБР (BAD):** Азиатский банк развития.

**БТД (BTC):** нефтепровод Баку-Тбилиси-Джейхан.

**БТС (WREP):** экспортный трубопровод Западного маршрута Баку-Тбилиси-Супса.

**ВОЗ (WHO):** Всемирная организация здравоохранения.

**ГНКАР (SOCAR):** Государственная нефтяная компания Азербайджанской Республики.

**ЕАЭС:** Евразийский экономический союз.

**ЕС:** Европейский союз.

**ИЭЛ (LPI):** Индекс эффективности логистики, разработанный Всемирным банком.

**КПЭК (CPEC):** Китайско-пакистанский экономический коридор, сеть транспортной инфраструктуры, построенная Китаем к портам Гвадар и Карачи на юге Пакистана.

**КТИ (KTI):** железнодорожный маршрут «Казахстан-Туркменистан-Иран».

**КТК (CPC):** Каспийский трубопроводный консорциум, соединяющий нефтяные месторождения на северо-западе Казахстана (Кашаган и Тенгиз в Каспийском море; Карачаганак на границе с Россией) с российским портом Новороссийск (в Чёрном море).

**М37:** главная автомагистраль Туркменистана, проходящая с запада на восток через города Гарабогаз, Туркменбашы, Балканабад, Ашхабад (столица), Мары и Туркменабад, а затем продолжающаяся до Бухары в Узбекистане.

**НЕСМ (NELBEC):** «Новый Евразийский сухопутный мост», маршрут «Нового шёлкового пути», проходящий, в частности, через Казахстан и Россию.

**ОЭЗ:** Особая экономическая зона.

**ОЭС (ЕСО):** Организация экономического сотрудничества.

**ПакАфУз (РАКАFUZ):** железная дорога, соединяющая Пакистан (Пешавар) с Афганистаном (Кабул; Мазари-Шариф) и Узбекистаном (Термез).

**РЦПДЦА (UNRCCA):** Региональный центр ООН по превентивной дипломатии для Центральной Азии.

**СКО:** проект железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан.

**СССР:** Союз Советских Социалистических Республик.

**ТАПИ (ТАPI):** проект газопровода Туркменистан-Афганистан-Пакистан-Индия.

**ТМТМ (TITR):** Транскаспийский международный транспортный маршрут (или «Средний коридор»), транспортная сеть, связывающая Китай с Европой через Центральную Азию, Кавказ и Турцию.

**ТРАСЕКА (TRASECA):** Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия, программа международного сотрудничества, разработанная Европейским Союзом в 1990-х годах.

**ЦАРЭС (CAREC):** Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества, созданная в 1997 году АБР для развития торговли между странами Центральной Азии, Кавказа и Южной Азии.

**ЭККЦЗА (CCWAEC):** Экономический коридор Китай - Центральная Азия - Западная Азия, сухопутный маршрут «Нового Шёлкового пути», проходящий в основном через Казахстан.

**CASA-1000:** энергетический проект «Центральная Азия – Южная Азия» по передаче гидроэлектроэнергии между Кыргызстаном, Таджикистаном, Афганистаном и Пакистаном.

**JICA:** Японское агентство международного сотрудничества.

**USAID:** Агентство США по международному развитию.



# Введение

Война России в Украине, начавшаяся 24 февраля 2022 года, побуждает республики Центральной Азии, находящиеся в той или иной степени экономической зависимости от Москвы, искать альтернативные драйверы роста. Они преследуют целью не только избежать последствий экономических санкций, введённых США и Европейским союзом (ЕС) против России, но и обезопасить собственные доходы, сохранив доступ к международным рынкам. Однако реализация этой цели в области транспортировки товаров и энергоресурсов сталкивается с двумя препятствиями. Первое носит финансовый характер, поскольку не все страны Центральной Азии обладают достаточными ресурсами для восстановления или создания новой транспортной инфраструктуры (Кыргызстан, Таджикистан). Второе препятствие связано с географическим положением Центральной Азии между изолированным от океанов Каспийским морем, нестабильными крупными державами (Россия, Китай, Иран) и непредсказуемым соседом, Афганистаном, осложняющим налаживание связей между странами Центральной и Южной Азии.

Этот кризисный контекст в региональном масштабе несёт как новые вызовы, так и новые возможности<sup>1</sup>, на которые республики Центральной Азии, по всей видимости, намерены реагировать совместно, в частности, в том, что касается транспорта и энергетики. Это стремление к скоординированному подходу также находит всё большее отражение в сфере управления водными ресурсами. Под воздействием структурных факторов (глобальное потепление, изношенность инфраструктуры, интенсивная ирригация в условиях, непригодных для сельскохозяйственной деятельности), проблема водных ресурсов, как один из аспектов взаимосвязанности центральноазиатских государств, вносит дополнительную неопределённость в этом регионе.

---

1. Настоящее исследование посвящено вопросам региональных связей в Центральной Азии. Это не означает, что США и ЕС не интересуются динамикой, происходящей в этом регионе и его ближайшем окружении. В годы, последовавшие за распадом СССР, эти два игрока, со всей очевидностью занимающие менее центральные позиции, чем Китай, Иран, Афганистан и, в меньшей степени, Азербайджан и Турция, проявляли активность в этом регионе в широком смысле. Так, Соединённые Штаты Америки поддержали проекты трубопровода Баку-Тбилиси-Джейхан (БТД) и CentGas (который не был реализован), с целью благоприятствования экспорту центральноазиатских углеводородов своим союзникам на тот период времени (нефть для Турции, природный газ для Пакистана), без транзита через Россию и Иран. ЕС также проявил некоторые амбиции в энергетической сфере (незавершённый проект газопровода «Набукко» с Ираном), но больше всего отметился своей начатой в 1993 году программой мультимодальных транспортных коридоров между Европой, Кавказом и Азией (ТРАСЕКА).

Какое влияние война в Украине и афганский кризис оказывают на управление транспортной и энергетической инфраструктурой в Центральной Азии? Каким образом страны региона параллельно реагируют на неотложные проблемы водоснабжения?

# Межконтинентальный транзит как естественное предназначение Центральной Азии

После многих лет изоляции от основных международных торговых путей (в первую очередь, морских) и в результате геоэкономических потрясений, вызванных войной в Украине, Центральная Азия отныне вызывает активный интерес у региональных держав, стремящихся найти транзитные пути в обход России. Этот возрождающийся интерес может оказать положительное влияние на страны Центральной Азии, страдающие от нехватки координации в таможенной политике и слаженности транспортных коммуникаций.

## Транспортные коммуникации Центральной Азии: неравные положения стран

В **Казахстане**, как и в других странах Центральной Азии, наиболее предпочтительным средством транспортировки товаров являются автомобильные дороги. При этом железнодорожные перевозки в Казахстане распространены гораздо больше, чем в соседних центральноазиатских странах, по двум основным причинам. Во-первых, по территории Казахстана проходят более половины всех железных дорог региона. С другой стороны, несмотря на наиболее амбициозный среди центральноазиатских стран план инвестиций в транспортную инфраструктуру<sup>2</sup>, состояние автодорог Казахстана оставляет желать лучшего. Это особенно характерно для Западно-Казахстанской и Актюбинской (запад), Костанайской (север), Карагандинской (центр) и Кызылординской (юг) областей<sup>3</sup>. Ещё одной особенностью транспортной сети Казахстана является её выход

---

2. Речь идёт о программе «Нурлы жол» («Путь в будущее») с бюджетом в 9 млрд долларов, представленной президентом Назарбаевым в 2014 году. В 2019 году в рамках «Нурлы жол» была принята субпрограмма по реконструкции и обновлению 23 тыс. км автодорог. Автомобильные дороги. // Комитет автомобильных дорог Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан. 5 декабря 2019. [www.gov.kz](http://www.gov.kz).

3. Например, автодорога Кызылорда-Жезказган, протяжённостью 369 км, не ремонтировалась более 50 лет. *Курмангалшева А.* Всё, что нужно знать об автомобильных трассах Казахстана // The Steppe. 29 марта 2022. <https://the-steppe.com>.

к Каспийскому морю через порты Актау и Курык (удвоивших свой грузооборот в первой половине 2022 года<sup>4</sup>).

Также граничащий с Каспийским морем **Туркменистан** уже несколько лет работает над развитием своего побережья, где 12 и 13 августа 2019 года он впервые провёл Каспийский экономический форум, и где он насчитывает несколько портов: Аладжа, Хазар, Экерем и, крупнейшего из них, Туркменбашы. Ещё до расширения и модернизации в 2018 году этого порта, способного осуществлять транзит 4 млн. тонн товаров в год, власти Туркменистана начали строительство автомагистрали (М37), чтобы связать его со столицей Ашхабадом, точкой пересечения главных транспортных артерий страны. Туркменистан также инвестировал в развитие железнодорожных коридоров, в основном для увеличения экспорта навалочных грузов (нефть, продукты нефтепереработки, строительные материалы). Несмотря на ярко выраженную автаркию ашхабадского режима, его интерес к железнодорожной инфраструктуре вышел за национальные рамки после налаживания в 2014 году сообщений с Ираном по линии Казахстан-Туркменистан-Иран (КТИ) и с Афганистаном по линии Керки-Имамназар-Акина и Серхетабад-Тургунди.

**Кыргызстан** и **Таджикистан** сходны в транспортном отношении. Их железнодорожные сети наименее развиты в регионе по причине горных хребтов, не позволяющих создать такую инфраструктуру. Особенность протяжённых и независимых друг от друга на национальном уровне железнодорожных сетей Кыргызстана и Таджикистана заключается в том, что они сплетаются с железнодорожными сетями соседних стран, например, линия, соединяющая населённые пункты Балыкчы (Кыргызстан) и Луговое (Казахстан), а также линия между Бекабадом и Кокандом (Узбекистан), проходящая через Конибодом (Таджикистан), которую обе страны намереваются электрифицировать. Наименее развитые экономики Центральной Азии, Кыргызстан и Таджикистан зависят от внешней помощи для восстановления своей транспортной инфраструктуры. Стоит отметить, что кредиты Азиатского банка развития (АБР) и Японского агентства международного сотрудничества (JICA) позволили модернизировать основные магистрали Кыргызстана: Бишкек-Ош, Бишкек-Нарын-Торугарт и Ош-Баткен-Исфана.

Увидев в запуске КТИ желание Казахстана и Туркменистана обойти его территорию<sup>5</sup>, **Узбекистан** с 2015 года предпринимает попытки

4. *Khodjayev N.* Death of China-To-Russia Cargo Transit Routes Means It's All Aboard for Kazakhstan // IntelliNews. 25 июня 2022. [www.intellinews.com](http://www.intellinews.com).

5. Кроме того, эти две страны строят автомобильный мост через залив Кара-Богаз-Гол, чтобы продлить автодорогу Ашхабад-Туркменбашы до границы с Казахстаном. Порученное украинской строительной компании «Альтком», это сооружение должно быть введено в эксплуатацию в

максимально использовать своё центральное положение в регионе<sup>6</sup> и выдвигает рассчитанный на четыре года план развития и реконструкции своих транспортных сетей. В этой связи, Ташкент, запустивший в 2011 году первые в Центральной Азии скоростные пассажирские поезда («Afrosiyob», разработанный испанской группой «Talго»), подтвердил свой интерес к железнодорожной отрасли созданием новых коридоров, например, между Навои и Нукусом (700 км), или между Кумкурганом и афганским городом Таш-Гозар (223 км). В то же время Узбекистан работает над уплотнением сети электрифицированных железнодорожных линий (открытие в 2016 году сообщения Ангрэн-Поп), в настоящее время составляющих в общей сложности 1 100 км (что является региональным рекордом). В поддержку политики добрососедства, проводимой президентом Мирзиёевым в Центральной Азии с 2016 года, Узбекистан принимает участие в создании трансграничной инфраструктуры, снижающей нагрузку на транспортные пути: автомобильный и железнодорожный мост, соединяющий Фараб и Туркменабад, к югу от реки Амударья, а также международный пограничный пост возле казахстанского города Бейнеу.

**Таблица 1: Характеристики сети автомобильных/железных дорог и грузоперевозок стран Центральной Азии**

	КАЗ	КЫРГ	ТАДЖ	ТУРК	УЗБ
<b>Автодорожная сеть (в км)</b>	96 000	34 000	27 000	24 000	43 000
<b>Плотность автодорог (в км / 1 000 км<sup>2</sup>)</b>	35,3	171,3	190,9	49,2	95,8
<b>Автомобильные грузоперевозки в 2021 г. (в млн тонн)</b>	3 310	26,2	20,1*	420,1**	1 373,5
<b>Железнодорожная сеть (в км)</b>	16 500	420	970	5 200	6 500
<b>Плотность железных дорог (в км / 1 000 км<sup>2</sup>)</b>	6,1	2,1	6,8	10,6	14,5
<b>Железнодорожные грузоперевозки в 2021 г. (в млн тонн)</b>	416	2,1	5,3*	20,8**	72

\* Данные на 2018 год.

\*\* Данные на 2016 год.

*Источники: Rail-News.kz, Национальный статистический комитет Кыргызской Республики, Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) и Национальный статистический комитет Республики Узбекистан<sup>7</sup>.*

2024 году. Новый автомобильный мост свяжет Туркменистан и Казахстан в 2024 году // Мир 24. 17 июня 2022. <https://mir24.tv>.

6. Узбекистан – единственная страна, имеющая общие границы со всеми остальными государствами Центральной Азии (а также с Афганистаном).

7. В Казахстане вырос объем перевозок грузов всеми видами транспорта // Rail-News.kz. 18 февраля 2022. <https://rail-news.kz>; Перевозки грузов по видам транспорта. // Национальный статистический комитет Кыргызской Республики. 2022. [www.stat.kg](http://www.stat.kg); Оценка железнодорожного сектора для Таджикистана // CAREC. Март 2021. С. 15. [www.carecprogram.org](http://www.carecprogram.org); Оценка железнодорожного сектора для Туркменистана // CAREC. Март 2021. С. 13.

**Карта 1: Основные транспортные артерии  
Центральной Азии**



## Потенциал, сдерживаемый проблемами управления потоками на границах

Режим европейских санкций против российской экономики, запрещающий транзит товаров, предназначенных для ЕС, через российские станции и порты, не замедляя динамику китайско-европейской торговли (+10% в первом квартале 2022 года по сравнению с первым кварталом 2021 года), естественным образом переориентирует иностранных перевозчиков на Центральную Азию. Поэтому следует ожидать, что транспортная инфраструктура Центральной Азии будет востребована в ближайшие годы в гораздо больших пропорциях, чем до 2022 года, когда на центральноазиатский грузовой автомобильный или железнодорожный транспорт приходилось лишь 2% товарообмена между Азией и Европой<sup>8</sup>. Хотя плотность автодорожных сетей в Центральной Азии намного выше, чем плотность железнодорожных сетей, последние оказываются предпочтительнее для перевозки товаров через регион, учитывая затраты, возникающие при использовании сильно изношенных дорог (65%), маршрут которых, проходящий с севера на юг, совпадает с казахстанскими железнодорожными линиями. Хотя и кажущийся очевидным, выбор в пользу железнодорожного транспорта сопряжён с определёнными трудностями. Например, если товары будут доставляться до центральноазиатских станций по железной дороге, разница между шириной колеи в Центральной Азии (1 520 мм, по российскому стандарту) и в остальной Азии и Европе (1 435 мм) требует перегрузки товаров при въезде на территорию Центральной Азии и выезде с неё<sup>9</sup>, что влечёт за собой дополнительные расходы и увеличение времени транспортировки, и без того возрастающего по причине изношенности используемого в Центральной Азии железнодорожного подвижного состава<sup>10</sup>.

Таим образом, прозвучавший на последнем саммите глав государств Центральной Азии, состоявшемся 21 июля 2022 года в

---

8. Азимов П.Х., Наджмиддинов Д.И. Развитие региональной транспортно-логической системы стран Центральной Азии в условиях глобализации мировой экономики // Научно-технические ведомости СПбГПУ. Экономические науки. Том 12. №6. 2019. С. 89. <https://cyberleninka.ru>.

9. Основные перевалочные пункты на въезде в Центральную Азию находятся на границах с Китаем (Хоргос и Достык в восточном Казахстане и Торугарт и Иркештам в восточном Кыргызстане), а также на туркмено-иранской границе (Серахс). Перевалочные пункты в казахстанском порту Курык (на Каспийском море), предназначены в основном для товаров, перевозимых в направлении восток-запад.

10. Плохое состояние центральноазиатского подвижного состава снижает его среднюю скорость до 60-70 км/ч. Увеличение её до 80 км/ч позволило бы эффективно конкурировать с морским транспортом. Азимов П.Х., Наджмиддинов Д.И. Развитие региональной транспортно-логической системы стран Центральной Азии в условиях глобализации мировой экономики. *Ibid.*

Чолпон-Ате (Кыргызстан), призыв президента Токаева способствовать экономической интеграции в регионе путём создания сети трансграничных структур (пограничные пункты, свободные зоны) в нынешних условиях звучит как несбыточная мечта, что объясняется несколькими причинами. Во-первых, страны Центральной Азии в целом неохотно идут на многостороннее сотрудничество в таможенной сфере. Каждая из них предпочитает управление собственными процедурами таможенного оформления и пограничного контроля, вместо того чтобы гармонизировать свои законодательства с законодательствами своих соседей по Центральной Азии. Во-вторых, хотя их интеграция в общую систему имела бы смысл – особенно для стран с переплетающимися границами, как в случае Кыргызстана, Таджикистана и Узбекистана в Ферганской долине, – этот процесс затрудняется напряжённостью, сохраняющейся в этих регионах,<sup>11</sup> а также членством Кыргызстана и Казахстана в Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС).

Кроме того, создание в Центральной Азии логистических и промышленных центров для развития трансграничной торговли, не увенчалось успехом, за исключением тех, которые были ориентированы на внешние страны (такие как Хоргос, расположенный на границе Казахстана и Китая, и особая экономическая зона (ОЭЗ) Серахс на границе Ирана и Туркменистана). Наконец, низкие индексы эффективности логистики (ИЭЛ)<sup>12</sup> стран Центральной Азии подчёркивают их недостаточную конкурентоспособность по сравнению с наиболее развитыми странами в управлении грузооборотом на въезде на их территорию и на выезде с неё. В этом отношении особое нарекание вызывает медлительность казахстанской таможенной службы, способной довести время ожидания до сорока часов, что попутно демонстрирует тот факт, что относительно высокий ИЭЛ Казахстана, по сравнению с соседними странами Центральной Азии, тем не менее не гарантирует этой стране отсутствия серьёзных недостатков в управлении потоками на её границах.

---

11. 29 апреля 2021 года между Кыргызстаном и Таджикистаном вспыхнул вооружённый конфликт из-за водохранилища Головной в Баткенской области, на границе между двумя странами. Помимо напряжённости, вызванной проблемой водных ресурсов, этот конфликт (замороженный до момента его кратковременного возобновления 14-19 сентября 2022 года), свидетельствует о трудностях, с которыми Бишкек и Душанбе сталкиваются в поисках договорённости о делимитации их общей протяжённой границы. По состоянию на 21 июля 2022 года было демаркировано 664 из 987 км этой границы. *Рухullo С., Мухаммади Ф.* Таджикистан и Кыргызстан за год согласовали ещё 80 км линии госграницы // Радио Озоди. 22 июля 2022. <https://rus.ozodi.org>.

12. ИЭЛ отражает восприятие качества логистики страны на основе таких критериев, как: эффективность и качество процесса таможенного оформления, качество торговой и сопутствующей транспортной инфраструктуры, простота организации перевозок по конкурентоспособным ценам, качество инфраструктурных услуг, возможность контроля и мониторинга грузов, а также регулярность своевременного прибытия грузов к получателю.



**Таблица 2: Индекс эффективности логистики (ИЭЛ)  
стран Центральной Азии (2018)**

	КАЗ	КЫРГ	ТАДЖ	ТУРК	УЗБ
<b>Общая эффективность</b>	2,81	2,55	2,34	2,41	2,58
<b>Компетентность и качество логистических услуг</b>	2,58	2,36	2,33	2,31	2,59
<b>Качество коммерческой инфраструктуры и транспорта</b>	2,55	2,38	2,17	2,23	2,57
<b>Эффективность процесса таможенного оформления</b>	2,66	2,75	1,92	2,35	2,1
<b>Возможность получения конкурентоспособных цен на поставки</b>	2,73	2,22	2,31	2,29	2,42
<b>Частота своевременной доставки грузов получателю</b>	3,53	2,94	2,95	2,72	3,09
<b>Мировой рейтинг (из 160 представленных стран)</b>	71 <sup>ый</sup>	108 <sup>ой</sup>	134 <sup>ый</sup>	126 <sup>ой</sup>	99 <sup>ый</sup>

NB: оценка по шкале от 1 (низкий уровень) до 5 (высокий уровень).

Составлено автором на основе данных Всемирного банка. *Indice de performance logistique: performance globale. Banque mondiale. 2018.* <https://donnees.banquemondiale.org>.

## **Китай, Турция, Азербайджан и Иран: силы, благоприятствующие развитию евразийских коридоров**

**Китай** не стал ждать, пока война в Украине добавит привлекательности Центральной Азии, чтобы превратить её в зону коммерческого транзита, предназначенного для европейских рынков. Пекин, запустивший в 2013 году проект «Новый шёлковый путь», преследует в Центральной Азии двойную цель. С одной стороны, создание или модернизация местных транспортных сетей. Например, железнодорожные линии Ангрен-Пап (Узбекистан) и Узень-Берекет-Горган (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 ОЭЗ, по примеру казахстанского порта Актау. Контекст войны в Украине вынудил Китай отдать предпочтение Экономическому коридору Китай

- Центральная Азия - Западная Азия (ЭКЦЗА), а не Новому Евразийскому сухопутному мосту (НЕСМ)<sup>13</sup>, другому флагманскому маршруту «Нового шёлкового пути» в Центральной Азии, проходящему по территории России. В то же время Пекин стремится расширить свои торговые пути к рынкам, расположенным на юге Центральной Азии. По крайней мере, на это указывает объявление о возобновлении осенью 2022 года строительства железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан (ККУ)<sup>14</sup> и обсуждение властями этих трёх стран проекта мультимодального транспортного коридора, который свяжет города Кашгар (Синьцзян) и Хайратон (Афганистан)<sup>15</sup>.

С начала войны в Украине **турецко-азербайджанская двойка** также оказывает серьёзное влияние на транспортные сети, проходящие через Центральную Азию. Турция, не имеющая общей границы с Центральной Азией, рассматривает соседний Азербайджан, граничащий с Казахстаном и Туркменистаном в Каспийском море, как важную площадку для выхода в регион, особенно после того, как Баку фактически отвоевал у Еревана Нагорный Карабах в ходе второй карабахской войны в 2020 году. Хотя Турция в 2018 году 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 Центральной Азии благодаря созданию Зангезурского транспортного коридора в обход Армении. Создание Зангезурского коридора также представляет интерес для Ташкента, который ведёт трёхсторонний диалог с Анкарой и Баку по этому вопросу<sup>16</sup>. Другой центральноазиатской страной, привлекающей внимание Азербайджана и Турции, является Казахстан, чьё значение в Транскаспийском международном транспортном маршруте (ТМТМ, также известном как «Средний коридор»), связывающем Китай, Азербайджан и Турцию с Европой, усиливается по причине войны в Украине<sup>17</sup>. В марте 2022 года Казахстан создал транспортный коридор «Восток-Запад» с Азербайджаном, Турцией и Грузией, а в июне

13. До начала войны в Украине 95% железнодорожных грузов между Китаем и Европой проходило по северному коридору «Нового Шёлкового пути». *Larçon J.-M.* La guerre en Ukraine transforme la carte des routes commerciales Chine-Europe [Война в Украине меняет карту торговых путей между Китаем и Европой] // The Conversation. 29 августа 2022. <https://theconversation.com>.

14. Участок может быть построен по китайским стандартам колеи, что в очередной раз отражает определённое отдаление стран Центральной Азии от России. *Сорвёнков В.* Организация без сотрудничества. Подводим итоги саммита ШОС в Самарканде, на котором Путина заставили ждать // Медиазона. 19 сентября 2022. <https://mediazona.ca>.

15. *Van Leijen M.* A Brand New Corridor on the Table for China and Central Asia // RailFreight.com. 12 августа 2022. [www.railfreight.com](http://www.railfreight.com).

16. *Короткова Е.* Узбекистан, Турция и Азербайджан подписали Ташкентскую декларацию // News-Asia. 2 августа 2022. [www.news-asia.ru](http://www.news-asia.ru).

17. *Szumski C.* Kazakhstan Key 'Middle Corridor' Linking China to EU // Euractiv. 17 июня 2022. [www.euractiv.com](http://www.euractiv.com).

запустил грузовое железнодорожное сообщение между Павлодаром и Паясом на юге Турции, через территорию Туркменистана и Ирана.

**Иран** использует своё положение на перекрёстке между Центральной Азией, Кавказом и Персидским заливом, чтобы занять место России, ослабленной войной в Украине, в качестве межрегионального хаба для стран Центральной Азии. Соглашение, заключённое в мае 2022 года с Казахстаном, позволяет переориентировать грузоперевозки, которые должны были осуществляться по маршруту Китай-Россия-Европа, на новый маршрут Китай-Казахстан-Иран-Европа<sup>18</sup>. Порт Бендер-Энзели, через который Иран в ноябре 2021 года 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<sup>19</sup>. Эти рынки также представляют большой интерес для Узбекистана, который организовал в Ташкенте 15 и 16 июля 2021 года международную конференцию под красноречивым названием «Центральная и Южная Азия: региональная взаимосвязанность. Вызовы и возможности». Выраженное по этому случаю стремление сделать **Афганистан** мостом между Центральной и Южной Азией продолжает направлять действия ташкентского руководства. Так, в ходе подписания Ташкентской декларации со своими турецкими и азербайджанскими коллегами министр транспорта Илхом Махкамов призвал к созданию мультимодального транспортного коридора между Турцией, Кавказом, Центральной Азией, Южной Азией и Афганистаном<sup>20</sup>. Параллельно с этим Узбекистан участвует в строительстве железнодорожной линии, связывающей его с Афганистаном и Пакистаном<sup>21</sup>, грузоперевозки по которой в первой половине 2022 года выросли более чем в два раза (330 000 тонн).

---

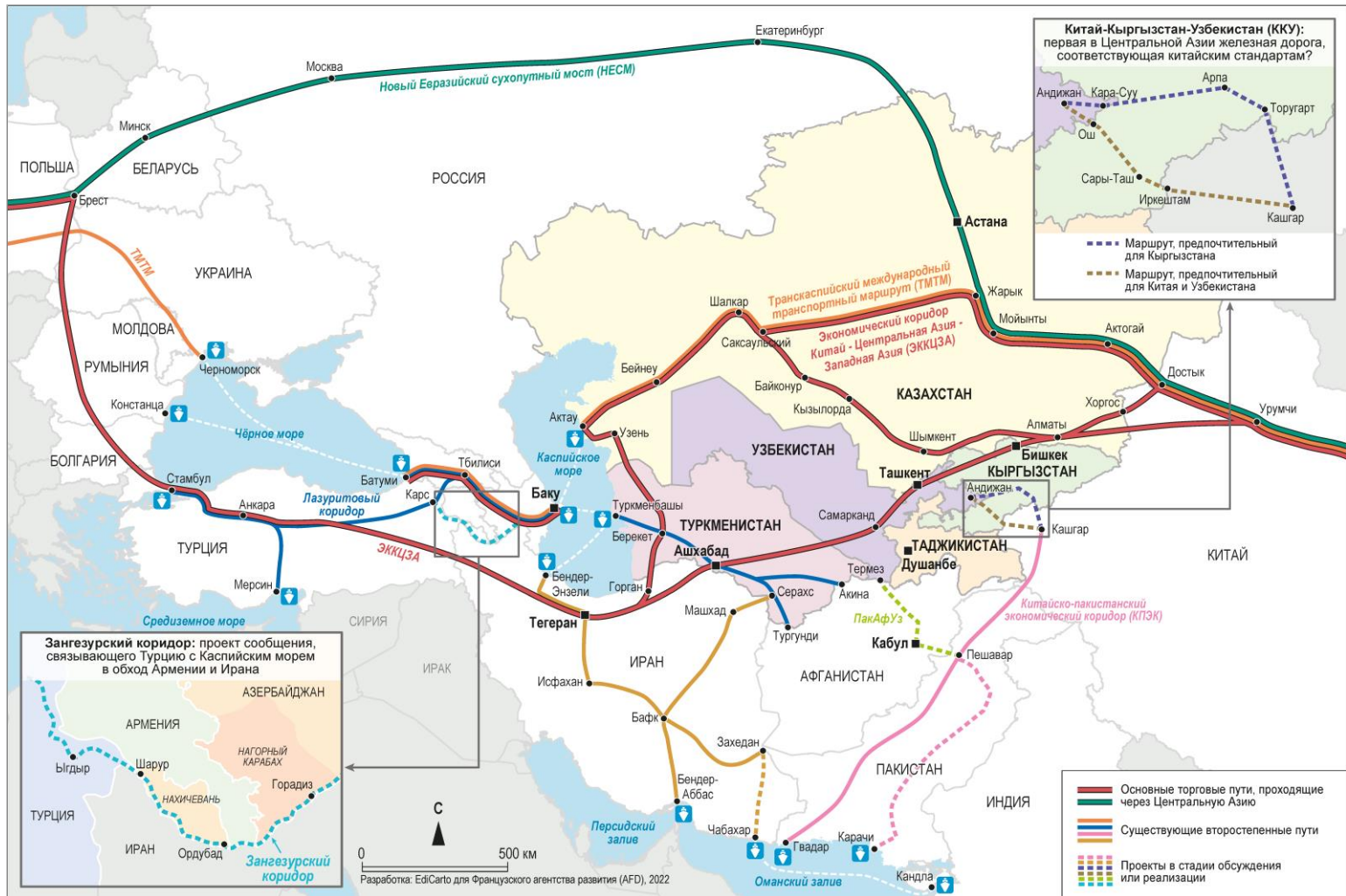
18. Уткина М. Как работает транспортная и транзитная дипломатия Ирана в условиях западных санкций // Вестник Кавказа. 4 августа 2022. <https://vestikavkaza.ru>.

19. В августе 2022 года Иран заключил новое соглашение, позволяющее Казахстану, Узбекистану и Туркменистану получить доступ к его южным портам Бендер-Аббас и Чабахар для экспорта своих товаров в страны Персидского залива и Южной Азии. Соглашение между Ираном, Туркменистаном, Узбекистаном и Казахстаном о создании международного транспортного коридора // Pars Today. 17 августа 2022. <https://parstoday.com>.

20. Узбекистан предложил запустить мультимодальный коридор от Турции и Кавказа до Кабула // EADaily. 2 августа 2022. <https://eadaily.com>.

21. Речь идёт о железнодорожной линии ПакАфУз, соединяющей узбекский город Термез, афганские города Кабул и Мазари-Шариф и пакистанский город Пешавар. Этот маршрут предоставит Узбекистану доступ к портам Гвадар и Карачи на Аравийском море через Китайско-пакистанский экономический коридор (КПЭК), ещё один из крупных инфраструктурных проектов Пекина в рамках «Нового шёлкового пути».

## Карта 2: Центральная Азия как перекрёсток межрегиональных торговых потоков



# Переориентация маршрутов экспорта энергоносителей

Двойной геополитический кризис, в котором оказалась Центральная Азия, граничащая с Афганистаном и косвенно затронутая экономическими последствиями войны в Украине, вызывает серьёзные изменения в энергетическом ландшафте региона. Основные альтернативные России маршруты экспорта энергоресурсов Центральной Азии – будь то углеводороды или излишки гидроэлектроэнергии – ведут в Турцию и на Кавказ на западе, в Китай на востоке и к южным соседям в Центральной Азии.

**Таблица 3: Подтверждённые запасы нефти и природного газа основных центральноазиатских производителей углеводородов в 2020 году**

	КАЗ	ТУРК	УЗБ
Подтверждённые запасы нефти (в млн тонн)	3 900	100	100
Подтверждённые запасы природного газа (в тыс. млрд куб. м)	79,7	480,3	29,9

Источник: *Statistical Review of World Energy 2021. BP. 2021. С. 16 и 34. [www.bp.com](http://www.bp.com).*

## Турецко-кавказский транзит как возможная альтернатива России на пути в Европу

Казахстан (нефть) и Туркменистан (природный газ), основные производители углеводородов в Центральной Азии, предприняли усилия по диверсификации своих маршрутов экспорта энергоносителей, которые были унаследованы от советского периода и ориентированы на российский рынок. Так, в 2005 году **Казахстан** ввёл в эксплуатацию трубопровод, связывающий его каспийские месторождения с западом Китая. Однако эта страна оставалась сильно зависимой от России в экспорте нефти – в основном предназначенной для ЕС, её главного клиента – о чём, с начала войны в Украине, свидетельствуют неоднократные блокировки Москвой Каспийского трубопроводного консорциума (КТК). Стоит напомнить, что этот

трубопровод, связывающий гигантские месторождения на севере Казахстана<sup>22</sup> с российским портом Новороссийск на Чёрном море, позволил Астане экспортировать 53 млн тонн нефти в 2021 году. Объявление в августе 2022 года о переговорах между казахстанской компанией «КазМунайГаз» и азербайджанской SOCAR с целью позволить экспорт казахстанской нефти по трубопроводу Баку-Тбилиси-Джейхан (БТД) к Средиземному морю и по трубопроводу Баку-Тбилиси-Супса (БТС) к Чёрному морю<sup>23</sup> следует воспринимать с большой осторожностью. Хотя эти переговоры явно свидетельствуют о желании казахстанских властей форсировать свою стратегию диверсификации маршрутов экспорта нефти с целью вывести их за пределы российской орбиты, эти проекты – при условии их подтверждения – позволят стране, в лучшем случае, продавать в совокупности не более 5 млн тонн нефти в год (то есть десятую часть объёма нефти, транспортируемой по КТК)<sup>24</sup>.

Совершенно иначе обстоят дела в **Туркменистане**, который в 2010-х годах полностью избавился от зависимости от России, перенаправив экспорт своего газа в Китай, связав его в 2009 году через Казахстан и Узбекистан с гигантским месторождением Галкыныш. Хотя тоталитарный характер ашхабадского режима до сих пор подрывал любые перспективы экономического сотрудничества с Брюсселем, ситуация может измениться под влиянием войны в Украине и при содействии Азербайджана. В январе 2021 года, под эгидой Турции, Азербайджан договорился с Туркменистаном о совместной эксплуатации нефтегазового месторождения в Каспийском море, право на которое Баку и Ашхабад оспаривали с момента распада СССР, и которое по этому случаю было переименовано в «Достлук» («Дружба»). Тем временем, 18 июля 2022 года Азербайджан заключил газовое соглашение с ЕС<sup>25</sup>, вынужденным искать новые источники поставок газа взамен российского. При этом, заявленное европейцами намерение постепенно увеличить импорт газа из Азербайджана – с 8 до 12 млрд куб. м в 2022-2023 годах, а впоследствии до 20 млрд куб. м – может также увеличить портфель заказов Азербайджана в России и Туркменистане, чьи подтверждённые запасы природного газа (соответственно 1 320,5 и 480,3 тыс. млрд куб. м в 2020 году)

22. А именно, Карачаганакское месторождение вблизи Орала (на границе с Россией) и месторождения Кашаган и Тенгиз в Каспийском море.

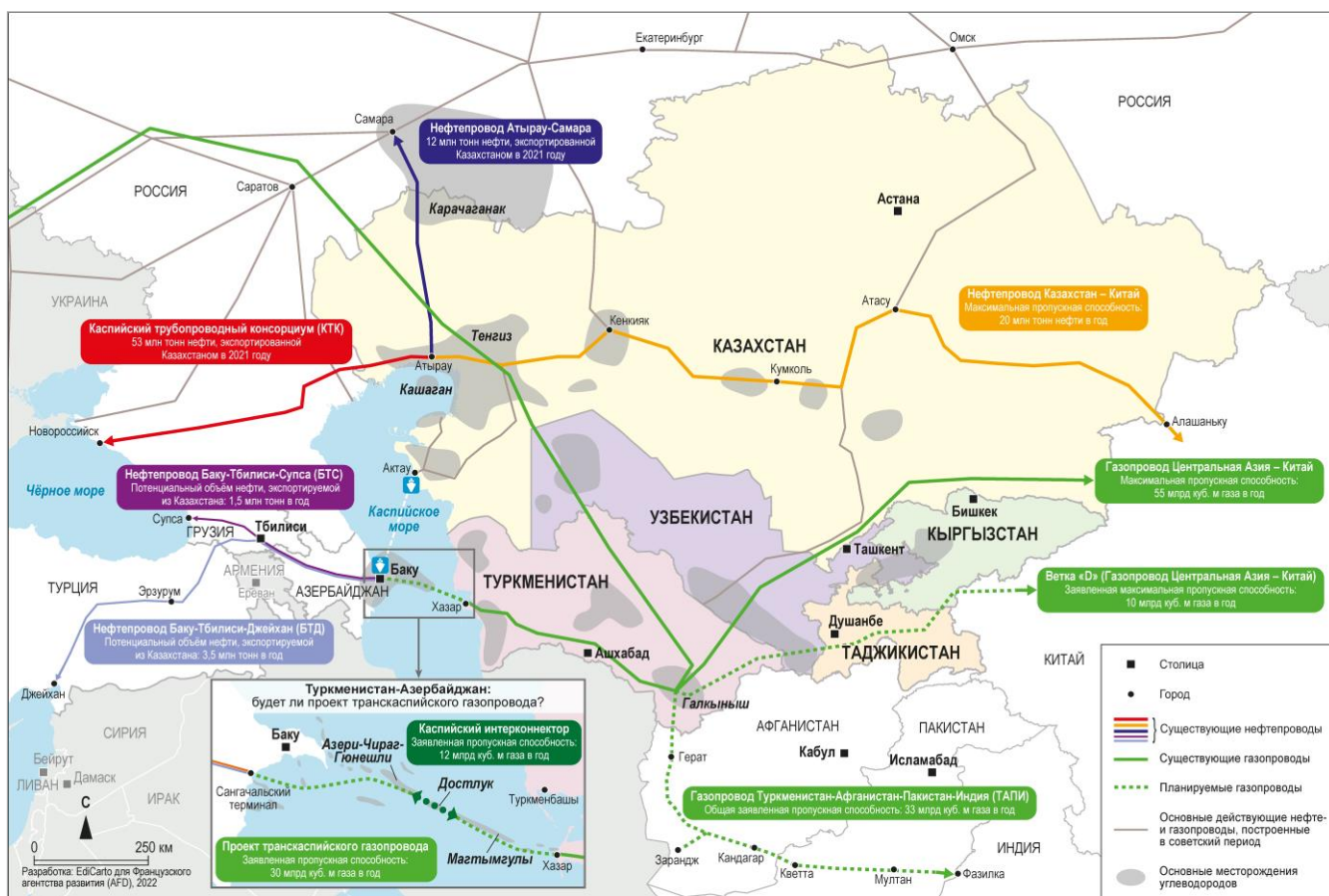
23. Оба этих маршрута предполагают предварительную транспортировку нефти на танкерах из казахстанского порта Актау.

24. *Меджид Ф.* Аналитики скептически отнеслись к перспективе транзита казахстанской нефти через Азербайджан // Кавказский Узел. 18 августа 2022. [www.kavkaz-uzel.eu](http://www.kavkaz-uzel.eu).

25. Gaz : l'UE se tourne vers l'Azerbaïdjan pour diversifier ses approvisionnements [Газ: ЕС поворачивается к Азербайджану для диверсификации своих поставок] // France 24. 18 июля 2022. [www.france24.com](http://www.france24.com).

несопоставимы с запасами Азербайджана (88,4 тыс. млрд куб. м)<sup>26</sup>. С этой точки зрения, проект транскаспийского газопровода, который возрождается благодаря туркмено-азербайджанскому сотрудничеству вокруг месторождения «Достлук», мог бы способствовать поддержанию европейского спроса при условии выделения средств, необходимых для его реализации<sup>27</sup>.

### Карта 3: Экспорт центральноазиатских углеводородов: крупнейший вызов в нестабильном политическом контексте



26. В любом случае, сближение с Азербайджаном, чьё крупнейшее газовое месторождение (Шах-Дениз) на 20% принадлежит российской холдинговой компании «Лукойл», выглядит, по меньшей мере, как противоречащее политике санкций, проводимой Брюсселем против Москвы с момента её вторжения на территорию Украины.

27. Американская консалтинговая и аудиторская компания «Trans Caspian Resources» оценивает стоимость строительства газопровода, соединяющего морские месторождения Магтымгулы (Туркменистан) и Азери-Чираг-Гюнешли (Азербайджан), в 800 млн долларов. Каспийский интерконнектор, мощность которого оценивается в 12 млрд. куб. м газа в год, послужил бы первым этапом в создании трубопровода между туркменским и азербайджанским берегами Каспийского моря, способного транспортировать 30 млрд. куб. м газа в год в течение как минимум 30 лет. Американская компания предлагает Ашхабаду альтернативный Транскаспию проект транзита газа через Азербайджан стоимостью до \$800 млн // Интерфакс. 28 октября 2021. <http://interfax.az>.

## Увеличение китайского рынка сбыта

Хотя газопроводы Казахстан – Китай и Центральная Азия – Китай уже позиционируют Китай как естественный рынок сбыта для центральноазиатских производителей углеводородов, желание последних увеличить свой экспорт на этот рынок с тем, чтобы обеспечить приток денежных средств во время кризиса, может, однако, столкнуться с серьёзными ограничениями. В случае Казахстана следует напомнить, что на нефтепровод Казахстан-Китай приходится относительно небольшая доля его годового экспорта нефти по сравнению с российскими нефтепроводами<sup>28</sup>. Низкий уровень импорта Китаем казахстанской нефти в 2021 году (3,6 млн тонн) подчёркивает тот факт, что трубопровод Казахстан – Китай (теоретическая мощность которого составляет 20 млн тонн в год) используется не в полной мере, что подтверждает вторичную позицию Казахстана в качестве поставщика для Китая, который вдвое сократил свои инвестиции в нефтегазовую промышленность этой страны в 2010-е годы<sup>29</sup>, предпочитая получать нефть из Саудовской Аравии, России и Ирака. Удвоение мощности участков Атырау-Кенкияк и Кенкияк-Кумколь<sup>30</sup>, к которому стремится президент Токаев в своём желании дополнить КТК трубопроводом Казахстан – Китай, выглядит несбыточной мечтой, особенно в контексте выгодного использования Китаем санкционного режима с тем, чтобы получить со скидкой российские углеводороды<sup>31</sup>. При этом Китай не приемлет давления, оказываемого Москвой на транзит казахстанской нефти. С одной стороны, Пекин опасается, что резкий рост цен на нефть приведёт к падению мирового потребления, что в конечном итоге может сказаться на китайской экономике, сильно зависящей от экспорта<sup>32</sup>. С другой стороны, Си Цзиньпин, очевидно, придаёт особое значение Казахстану, стране, в которую он отправился в свою первую после коронавирусного кризиса международную поездку 14 сентября 2022 года. В ходе этого визита он заверил президента Токаева в полной поддержке Китаем суверенитета и территориальной

28. По имеющимся данным, в 2021 году Казахстан поставил 53 млн тонн нефти по КТК и 12 млн тонн по трубопроводу Атырау-Самара, то есть на долю российских трубопроводов пришлось не менее 97% от общего объема казахстанского экспорта. *Калиев А.* Сможет ли Казахстан наладить экспорт нефти в обход России // ИноСМИ. 19 июля 2022. <https://inosmi.ru>.

29. *Куменов А.* Казахстан: призрак китайского контроля над нефтью и газом – по большей части иллюзия // ИноСМИ. 26 августа 2022. <https://inosmi.ru>.

30. *Сыздыкбаев А.* Расширить нефтепровод «Атырау-Кенкияк-Кумколь» планируют в Казахстане // Казинформ. 20 мая 2022. [www.inform.kz](http://www.inform.kz).

31. В июне 2022 года Россия поставила Китаю 8,42 млн тонн нефти (по сравнению с 5,44 млн тонн в июне 2021 года), обогнав основного поставщика Пекина Саудовскую Аравию (7,82 млн тонн). *Boudé par l'Occident, le pétrole russe inonde la Chine* [Отвергнутая Западом, российская нефть наводняет Китай] // Le Figaro. 20 июня 2022. [www.lefigaro.fr](http://www.lefigaro.fr).

32. *Webster J., Ryan P.* Perspectives | Beijing and Moscow Clash Over Kazakhstan's Oil // Eurasianet. 11 августа 2022. <https://eurasianet.org>.



целостности Казахстана, которые были публично оспорены некоторыми российскими политическими деятелями после начала войны в Украине.

Что касается газовой составляющей китайско-центральноазиатского товарообмена, то в ней проявляются несколько парадоксов. Несмотря на мораторий на экспорт газа для сохранения цен на своём внутреннем рынке после казахстанского кризиса в январе 2022 года<sup>33</sup>, Узбекистан, по некоторым сведениям, значительно увеличил доходы от продажи газа в Китай (более 400 млн долларов в первой половине 2022 года)<sup>34</sup>. В Туркменистане президент Гурбангулы Бердымухамедов ещё до начала войны в Украине договорился с Китаем о создании четвёртого сегмента газопровода Центральная Азия – Китай<sup>35</sup>. Цель, которую ставит перед собой преемник и сын бывшего главы Туркменистана Сердар Бердымухамедов, – построить ветку «D» через Узбекистан, Таджикистан и Кыргызстан с тем, чтобы увеличить пропускную способность газопровода Центральная Азия – Китай с 55 до 65 млрд куб. м. в год. Этот проект представляет собой отказ от стратегии, реализуемой в течение нескольких лет Ашхабадом с целью избежать диктата цен на газ, навязанного Китаем, путём поиска новых международных рынков сбыта, что подтолкнуло его возобновить газовое партнёрство с Ираном и начать амбициозный проект со странами Южной Азии.

## Иранско-южноазиатский пояс, вектор сотрудничества и блокировок

Потепление отношений между Туркменистаном и Азербайджаном также принесло пользу Ирану, подписавшему газовый своп (контракт по обмену финансовыми потоками) с этими двумя странами на саммите Организации экономического сотрудничества (ОЭС) в Ашхабаде 28 ноября 2021 года. Если изначально речь шла о 1,5 млрд куб. м в год, летом 2022 года стороны договорились удвоить экспорт газа в рамках этого трёхстороннего соглашения<sup>36</sup>. Параллельно Ашхабад занимается строительством газопровода между Туркменистаном, Афганистаном, Пакистаном и Индией (ТАПИ) протяжённостью 1 814 км. Создание этой

33. События «Кровавого января» начались с резкого увеличения в два раза цен на сжиженный газ в Мангистауской области на западе Казахстана.

34. Конечно, нельзя исключать, что рост мировых цен на нефть в результате эмбарго, наложенного на российский экспорт, объясняет такое увеличение экспорта газа Узбекистана в Китай, физический объём которого таможенная администрация не пожелала раскрывать. Выручка Узбекистана от экспорта газа в Китай выросла более чем вдвое // Spot.uz. 20 июля 2022. [www.spot.uz](http://www.spot.uz).

35. Ашхабад и Пекин договорились о строительстве четвёртой ветки газопровода Туркменистан – Китай // Радио Азатлык. 8 февраля 2022. <https://rus.azathabar.com>.

36. Поставки газа из Туркменистана в Азербайджан через Иран могут быть удвоены // Ритм Евразии. 6 июня 2022. [www.ritmeurasia.org](http://www.ritmeurasia.org).

инфраструктуры с заявленной общей годовой мощностью 33 млрд куб. м газа (3 млрд для Афганистана, 15 млрд для Пакистана и столько же для Индии) началось в 2015 году, но несколько раз приостанавливалось из-за ситуации в Афганистане. Несмотря на вновь возникшую неопределённость, вызванную выводом американской армии, а затем возвращением к власти талибов в Кабуле в 2021 году – что вынудило АБР, основного донора ТАПИ, выйти из проекта – Туркменистан продолжает активно над ним работать<sup>37</sup>.

В дополнение к этому зарождающемуся сотрудничеству в газовом секторе Афганистан всё более сближается с республиками Центральной Азии в секторе электроэнергетики<sup>38</sup>. Узбекистан, который в начале этого года обязался поставить в Афганистан 2 млрд кВт/ч электроэнергии<sup>39</sup>, играет ключевую роль в интеграции афганских и центральноазиатских энергосистем. Высоковольтная линия, которую он строит между узбекским Сурхоном и афганским Пули-Хумри, продлит электрическую сеть Центральной Азии до её южного соседа. Ташкент также намеревается подключить эту инфраструктуру к «Central Asia – South Asia Power Project», флагманскому проекту в области гидроэнергетики в Центральной Азии, более известному под аббревиатурой CASA-1000, призванному способствовать экспорту излишков производства из Кыргызстана и Таджикистана на рынки Афганистана и Пакистана (с целевым показателем 4,6 млрд кВт/ч в год). В основе CASA-1000 лежит сеть высоковольтных линий напряжением 500 кВт, прямо или косвенно связывающих электростанции Датка (Кыргызстан), Ходжент и Сангтуда (Таджикистан), Кабул (Афганистан) и Пешавар (Пакистан). Сохраняющаяся нестабильность в Афганистане привела к переносу даты ввода в эксплуатацию CASA-1000 на 2024 год.

---

37. Туркменистан заинтересован в ускорении работ по строительству трубопровода ТАПИ // Бизнес Туркменистан. 23 августа 2022. <https://business.com.tm>; Реанимация проекта газопровода ТАПИ начнётся через полгода // Нефть и Капитал. 9 июня 2022. <https://oilcapital.ru>.

38. Электрические сети, построенные в 1960-х годах Советским Союзом в Центральной Азии, создают взаимозависимость между этими странами. Например, в 2021 году Кыргызстан импортировал 1 млрд кВт/ч электроэнергии из трёх других стран Центральной Азии (300 млн из Казахстана, 246 млн из Узбекистана и 500 млн из Туркменистана). Мусуралиева Д. Кыргызстан снова импортирует энергию и в большем объёме. Когда заживём без помощи соседей? // Kaktus Media. 30 июля 2022. <https://kaktus.media>. В этой отрасли Казахстан гораздо больше зависит от России, поставившей ему в 2021 году 1,8 млрд кВт/ч электроэнергии, чем от других стран Центральной Азии, из которых он импортировал лишь 305 млн кВт/ч. Отчёт. Анализ рынка электроэнергии и угля Казахстана. Январь-декабрь 2021 года // Samruk Energy. Январь 2022. С. 10. [www.samruk-energy.kz](http://www.samruk-energy.kz).

39. Амуева У. Узбекистан и Афганистан подписали контракт на \$100 млн на поставку электроэнергии // Агентство Анадолю. 3 января 2022. [www.aa.com.tr](http://www.aa.com.tr).

### Карта 4: Центральная Азия – Южная Азия: процесс объединения электросетей



# Центральноазиатский гидрографический бассейн: фрагментирование, взаимосвязи и риски

Что касается водоснабжения, то проблема Центральной Азии заключается не столько в количестве имеющихся ресурсов, сколько в доступе к ним, различающемся от страны к стране. По этому вопросу, вызывавшему напряжённость в регионе в период после 1991 года, в настоящее время формируется консенсус, в то время как многочисленные факторы (экстенсивное орошение в засушливых районах, загрязнение окружающей среды, изменение климата) угрожают водной безопасности республик Центральной Азии.

## Засушливые, но не лишённые воды, земли

Центральная Азия чрезвычайно парадоксальна с гидрографической точки зрения. Представляя собой засушливый регион, состоящий из череды сухих впадин, таких как степи Казахстана и пустыни Узбекистана (Кызылкум) и Туркменистана (Каракум), она не лишена водных ресурсов. С западной стороны её омывает замкнутое Каспийское море, а с восточной стороны два водных источника – горные хребты Тянь-Шань (Кыргызстан) и Памир (Таджикистан), где берут начало основные реки Центральной Азии: Сырдарья и Амударья.

Хотя Амударья имеет больший среднегодовой сток, чем Сырдарья (около 79 против 37 куб. км воды), обе реки сходны в том, что они пересекают всю Центральную Азию на протяжении более 2 000 км – в частности, вдоль всей территории Узбекистана – а затем впадают в Аральское море, бассейн которого соприкасается со всеми странами Центральной Азии, а также с Ираном, Афганистаном и, частично, Синьцзяном. Бассейны Балхаша и Джунгарии также вносят вклад в водоснабжение сухих низменностей Центральной Азии (в данном случае, Казахстана). Это множество водосборных бассейнов позволяет всем пяти странам Центральной Азии оставаться на уровне, превышающем установленный Всемирной организацией

здравоохранения (ВОЗ) порог дефицита воды (1 700 куб. м/чел. в год<sup>40</sup>). При этом их трансграничный характер создаёт взаимозависимость между государствами, расположенными в низовьях (Казахстан, Узбекистан и Туркменистан) и в верховьях (Кыргызстан и Таджикистан) Сырдарьи и Амударьи.

### Карта 5: Водные и государственные границы: разобщённая реальность в Центральной Азии



40. Однако неравенство в доступе к воде наблюдается на субнациональном уровне, что иллюстрирует пример Казахстана. В то время как восточная часть страны, по некоторым оценкам, обладает 75% водных ресурсов (в частности, благодаря бассейнам Балхаша и Иртыша), на центральную часть страны приходится лишь 3%. Cariou A. L'eau et l'aménagement du territoire en Asie centrale. Une ressource fondamentale pour un développement à repenser [Водные ресурсы и планирование землепользования в Центральной Азии. Фундаментальный ресурс для переосмысления развития] // Cahiers d'Asie centrale. 25 | 2015. С. 26. <https://journals.openedition.org>.

**Таблица 4: Годовой объём водоснабжения  
из Сырдарьи и Амударьи по странам (в куб. км)**

СТРАНА	СЫРДАРЬЯ	АМУДАРЬЯ
Казахстан	2,5	0
Узбекистан	5,6	6,8
Туркменистан	0	1,4
Кыргызстан	27,5	1,6
Таджикистан	1	58,8
Афганистан и Иран	0	10,8
<b>ВСЕГО</b>	<b>36,6</b>	<b>79,4</b>

Источник: Инвестиции в водно-энергетический комплекс Центральной Азии. // Центр отраслевого анализа и интеграционных исследований Евразийского Банка Развития. 2021. С. 13. <https://eabr.org>.

## Двойной подход к «голубому золоту» и управлению им

Следуя принципу «разделения труда» в Центральной Азии, Советский Союз оборудовал Кыргызстан и Таджикистан гидротехническими плотинами для накопления воды в зимний период и эффективного орошения пахотных земель Казахстана, Узбекистана и Туркменистана в сельскохозяйственные сезоны (весной и особенно летом). В свою очередь, эти три последние республики должны были обеспечивать Кыргызстан и Таджикистан нефтью, природным газом и углём для удовлетворения их потребностей в энергии и отоплении, особенно в зимний период. Независимость, обретённая республиками Центральной Азии в 1991 году, поставила под вопрос систему совместного управления водными ресурсами. Кыргызстан и Таджикистан, на долю которых приходится 85% водных ресурсов Центральной Азии, стремятся развивать свой гидроэлектроэнергетический потенциал, гарантирующий им энергетическую автономию по отношению к их производящим углеводороды соседям. С этой целью они приступили к строительству плотин (Камбаратинская в Кыргызстане в 2022 году и Рогунская в Таджикистане в 2016 году), подчеркнув тем самым их предпочтение такого способа управления водными ресурсами, который направлен, в первую очередь, на удовлетворение своих внутренних потребностей.

Три страны, расположенные в низовьях рек, зависят от поставок воды из Кыргызстана и Таджикистана, но их ситуации не идентичны. С одной стороны, Узбекистан (80%) и Туркменистан (97%) в значительно большей степени гидрозависимы, чем Казахстан,

который получает лишь 40% водных ресурсов из-за рубежа. При этом Казахстан и Туркменистан сходны тем, что обе эти страны зависят от поставщиков, находящихся за пределами Центральной Азии. Например, река Урал, впадающая в контролируемую Казахстаном часть Каспийского моря, берёт начало в Уральских горах в России, а река Или, которая является основным источником для Балхашского бассейна, берёт начало в Синьцзяне, развитие гидроэнергетических проектов которого вызывает озабоченность казахстанских властей. Туркменистан, со своей стороны, зависит от афганских рек Герируд и Мургаб и иранской Атрек<sup>41</sup>. С другой стороны, низкая плотность населения, более высокий уровень жизни и индустриализация экономики приводят к тому, что Казахстан более ответственно использует свои водные ресурсы, чем его соседи в нижней Центральной Азии. Доля сельскохозяйственного сектора в ВВП Туркменистана (20%) и Узбекистана<sup>42</sup> (26%) приводит к росту потребления воды в этих двух странах, которые имеют самые высокие индексы эксплуатации в регионе: 112,5% для Туркменистана и 120,5% для Узбекистана<sup>43</sup>. Хотя и в более разумных пределах, Казахстан (21,7%), Кыргызстан (32,6%) и Таджикистан (44,6%) также испытывают дефицит воды, согласно критериям Европейского агентства по окружающей среде (20%).

---

41. *Cariou A.* L'eau et l'aménagement du territoire en Asie centrale. Une ressource fondamentale pour un développement à repenser [Водные ресурсы и планирование землепользования в Центральной Азии. Фундаментальный ресурс для переосмысления развития]. *Op. cit.* С. 7-8.

42. 90% потребляемой в Узбекистане воды используется в сельскохозяйственных целях. Только на Узбекистан приходится половина орошаемых земель в Центральной Азии, или 4,2 млн га. *Maurel M.* Quelle géopolitique de l'eau en Asie centrale et dans le Caucase ? [Что представляет собой политика в отношении водных ресурсов в Центральной Азии и на Кавказе?] // *Observatoire français des Nouvelles Routes de la Soie*. 15 ноября 2020. <https://observatoirefr.com> ; 2019 Water Yearbook: Central Asia and Around the Globe // Региональный центр ООН по превентивной дипломатии для Центральной Азии (РЦПДЦА). 10 декабря 2020. С. 121. <https://unrcca.unmissions.org>.

43. Данные за 2018 год взяты из AQUASTAT, глобальной системы базы данных Продовольственной и сельскохозяйственной организации ООН.

**Карта 6: Водные ресурсы Центральной Азии:  
водозабор и использование**



## Водная безопасность Центральной Азии: между угрозами и надеждами

За последние сорок лет доступность водных ресурсов в Центральной Азии снизилась с 8 400 до 2 500 куб. м. на душу населения в год. Если темпы роста численности населения в Центральной Азии и дальше будут составлять +1,5% в год – с пиком +1,6% в 2020 году, – то уже в 2030 году она рискует оказаться ниже порога дефицита воды<sup>44</sup>. Изношенность местной водной инфраструктуры, которая в большинстве случаев относится к советскому периоду и не обслуживается должным образом новыми властями с 1991 года, также делает её непригодной для эффективного удовлетворения возросшего

44. Central Asia. Water & Energy Program. Working for Energy and Water Security // The World Bank. 6 сентября 2019. С. 3. <https://documents.worldbank.org>.



спроса на воду. Например, в сельскохозяйственном секторе до 70% воды, предназначенной для орошаемых земель в нижней Центральной Азии, теряется по дороге<sup>45</sup>, что объясняется, помимо прочего, засухами и глобальным потеплением, за которое регион уже платит высокую цену. Повышение температуры в Центральной Азии, которое с 1970-х годов в два раза превышает среднемировые значения, вызывает таяние ледников в Кыргызстане и Таджикистане<sup>46</sup>, что, в свою очередь, предвещает снижение речных стоков: по наиболее пессимистичным прогнозам Всемирного банка, уровень воды в бассейне Сырдарьи упадёт на 5%, а в бассейне Амударьи – на 15%. Загрязнение местных гидросистем, вызванное сбросом в крупные реки промышленных сточных вод и сельскохозяйственных дренажных вод, а также интенсивным засолением, практиковавшимся в СССР (особенно вокруг Аральского моря, которое сейчас составляет лишь 10% от своей первоначальной площади), не способствует улучшению ситуации, несмотря на некоторые позитивные признаки.

Действительно, если после 1991 года инициативы, направленные на интегрированное управление водными ресурсами на региональном уровне, были обречены на провал<sup>47</sup>, приход Шавката Мирзиёева на пост президента Республики Узбекистан в 2016 году придал этому вопросу новую динамику. Противник гидроэнергетических проектов, разработанных при Исламе Каримове<sup>48</sup>, Узбекистан теперь продвигает согласованный подход, создав в 2018 году с Таджикистаном рабочую группу по совместному управлению водными ресурсами<sup>49</sup> и даже предложив финансирование Камбаратинского проекта в Кыргызстане и Рогунского проекта в Таджикистане. Кроме того, 6 августа 2021 года в Туркменбашы, на третьей Консультативной встрече глав государств Центральной Азии (ещё одна инициатива президента Мирзиёева) была принята совместная декларация, посвящённая вопросам водных

---

45. *Sidos R.* L'eau en Asie centrale : un dialogue difficile [Вода в Центральной Азии: трудный диалог] // *Regard sur l'Est.* 22 апреля 2019. <https://regard-est.com>. По некоторым данным, Каракумский канал, который призван снабжать половину пахотных земель Туркменистана, теряет треть своего ресурса. *Water in Central Asia. An Increasingly Scarce Resource* // *European Parliament Research Service.* 12 сентября 2018. С. 9. [www.europarl.europa.eu](http://www.europarl.europa.eu).

46. Ледники Зеравшанских гор в ближайшие 50 лет могут сократиться на 25-30 куб. км, что уменьшит сток воды в два раза. 2019 *Water Yearbook: Central Asia and Around the Globe.* *Op. cit.* С. 84.

47. Соглашение о сотрудничестве по совместному управлению водными ресурсами, подписанное в Алматы в 1992 году, фактически не соблюдается странами Центральной Азии. Межгосударственная комиссия по координации управления водными ресурсами в Центральной Азии, созданная в том же году для регулирования потребления воды, отводимой из рек Амударьи и Сырдарьи, в скором времени оказалась неэффективной.

48. Первый президент Республики Узбекистан был сторонником жёстких мер. Например, в 2016 году в ответ на попытку Кыргызстана установить контроль над водной инфраструктурой вблизи границы с Узбекистаном, Ислам Каримов перебросил войска через границу с этой республикой.

49. В свою очередь, Казахстан имеет соглашения с Кыргызстаном по управлению реками Чу и Талас.

ресурсов. Пять центральноазиатских лидеров подчеркнули важность принятия общих позиций по вопросам сохранения ледников, санации и обеспечения пригодности воды для питья, а также поддержали работу Международного фонда спасения Арала – организации, из которой Кыргызстан вышел в 2016 году. Казахстан также проявляет повышенный интерес к управлению водными ресурсами: после создания Водного совета в марте 2022 года правительство Астаны пытается возродить проект Центральноазиатского водно-энергетического консорциума<sup>50</sup>.

На национальном уровне, в отличие от Туркменистана, который, безусловно, остаётся наибольшим потребителем воды<sup>51</sup> в Центральной Азии, Казахстан и Узбекистан предпринимают усилия по борьбе с нерациональным использованием этого ресурса. Казахстан объявил о восстановлении 120 ирригационных каналов к 2025 году с целью сокращения ежегодных потерь воды на 800 млн куб. м<sup>52</sup>. Узбекистан принял решение об оснащении инфраструктурой для умного управления водными ресурсами: так, он намерен более активно использовать водосберегающие технологии (предусмотренные для 2 млн га пахотных земель) и технологии микроорошения (600 000 га)<sup>53</sup>. Снижение экспорта хлопка из Узбекистана в период с 2000 года (40%) по сегодняшний день (10%) свидетельствует о том, что Узбекистан отдаёт предпочтение выращиванию другой сельскохозяйственной продукции, перенимая опыт Казахстана, который в короткий срок заменил хлопок пшеницей, потребляющей вдвое меньше воды. Преобразование своей сельскохозяйственной отрасли позволило Казахстану утвердиться в качестве крупнейшего производителя зерна, способного успешно справиться с проблемой продовольственной безопасности, возникшей в результате войны в Украине в 2022 году. Тем не менее, основная задача, стоящая перед странами Центральной Азии по повышению эффективности водного ресурса, заключается в том, чтобы покончить с практикой советских времён по экстенсивному орошению в засушливых и полузасушливых районах и перенаправить речные стоки на естественно плодородные земли.

---

50. *Лантева С.* В Казахстане обсуждают водно-энергетический консорциум ЦА // Вечерний Бишкек. 28 июля 2022. [www.vb.kg](http://www.vb.kg).

51. Высокое потребление воды в Туркменистане, которое достигает почти 6 000 куб. м на душу населения в год (в три раза больше, чем в Узбекистане), также в основном связано с высоким уровнем испарения воды, транспортируемой через пустыню Каракум по Каракумскому каналу (см. ссылку 45).

52. В Казахстане до 2030 площадь орошаемых земель будет доведена до 3 млн га – С. Брекешев. // Официальный информационный ресурс Премьер-Министра Республики Казахстан. 5 октября 2021. <https://primeminister.kz>.

53. Цели, заложенные в Концепции развития водного сектора Республики Узбекистан на период 2022-2030 гг. Rethinking the Nexus of Climate Change, Development and Discourse of Danger in Central Asia // University of Central Asia (UCA), 29 сентября 2020 С. 3. <https://ucentralasia.org>.

## Заключение

Комплексное исследование коммуникаций в транспортном, энергетическом и водном секторах Центральной Азии выявляет контрастную реальность. В дополнение к неоднородности в освоении территорий и эксплуатации ресурсов после обретения независимости в 1991 году, республики Центральной Азии в целом уже на протяжении долгого времени демонстрируют сильную разобщенность.

В 2022 году крупнейшие кризисы, от войны в Украине до хаоса в Афганистане, не говоря уже о глобальном потеплении, заставляют страны Центральной Азии переосмыслить вопросы, связанные с транспортом, энергией и водными ресурсами, в относительно менее изолированном и конфликтном ключе. Помимо беспрецедентного желания этих государств более эффективно интегрироваться в процессы глобализации, сегодняшнее наслоение кризисов также ставит перед ними проблемы, осложняющие их стремление к открытости: блокирование Москвой транзита казахстанской нефти; замедление газового проекта ТАПИ и гидроэнергетического проекта CASA-1000 из-за неопределённости, царящей в Афганистане; сохранение в Центральной Азии советских коммуникаций и методов управления водными ресурсами.

Уникальный как по своей серьёзности, так и по открывающимся возможностям, нынешний контекст, тем не менее, в чём-то является классическим, поскольку – как это часто бывало в истории Центральной Азии – он ставит её в положение ожидания по отношению к иностранным державам. По всей видимости, роль России сдвигается к периферии геоэкономической реконфигурации региона, в котором ведущие позиции занимают Китай, Иран и двойка, сформированная на Кавказе Турцией и Азербайджаном. Инициативы, предпринимаемые США и ЕС, также делают их игроками, к поведению которых стоит присматриваться. Так, Агентство США по международному развитию (USAID) посвятило 12-ый Центрально-Азиатский торговый форум, прошедший в Астане 12 и 13 октября 2022 года, цифровизации таможенных услуг<sup>54</sup>. Что касается ЕС, то 1 декабря 2021 года Европейская комиссия объявила о проекте Global Gateway по налаживанию взаимосвязей в международном развитии транспортных, энергетических и

---

54. USAID's 12th Central Asia Trade Forum Seeks to Advance Connectivity and Trade in Region // The Astana Times. 7 октября 2022. <https://astanatimes.com>.

цифровых сетей. Региональная конференция, которую ЕС запланировал провести в Самарканде 17 и 18 ноября 2022 года подтверждает, что Центральной Азии отводится достойное место в этой концепции<sup>55</sup>.

---

55. European Union and Central Asia Will Hold the First Regional Conference on Connectivity in November 2022 // News Central Asia. 18 июля 2022. <http://www.newscentralasia.net/>

# Последние публикации *Russie.NEI.Reports*

- ▶ [P. Baev, « Russia's War in Ukraine: Misleading Doctrine, Misguided Strategy »](#), *Russie.NEI.Reports*, № 40, Ifri, октябрь 2022.
- ▶ [М. Левистон, «Казахстан в пучине кризисов: от январских волнений до войны в Украине»](#), *Russie.NEI.Reports*, № 39, Ifri, сентябрь 2022.
- ▶ [R. Genté, « Cercles dirigeants russes : infaillible loyauté au système Poutine ? »](#), *Russie.NEI.Reports*, № 38, Ifri, июль 2022.
- ▶ [C. Therme, « The Russian-Iran Partnership in a Multipolar World »](#), *Russie.NEI.Reports*, № 37, Ifri, март 2022.
- ▶ [B. Lo, « Rewinding the Clock? US-Russia Relations in the Biden Era »](#), *Russie.NEI.Reports*, № 36, Ifri, февраль 2022.
- ▶ [P. Baev, « Russia and Turkey: Strategic Partners and Rivals »](#), *Russie.NEI.Reports*, № 35, Ifri, май 2021.
- ▶ [J. Nocetti, « The Outsider: Russia in the Race for Artificial Intelligence »](#), *Russie.NEI.Reports*, № 34, Ifri, декабрь 2020.
- ▶ [L. Litra, A. Getmanchuk, « One Year of Zelensky's Presidency: One Step Forward, One Step Back »](#), *Russie.NEI.Reports*, № 33, Ifri, октябрь 2020.
- ▶ [А. Поротников, «Система обеспечения внутренней и внешней безопасности Беларуси: формирование и состояние»](#), *Russie.NEI.Reports*, № 32, Ifri, август 2020.
- ▶ [T. Kastouéva-Jean \(dir.\), « Mémoire de la Seconde Guerre mondiale dans la Russie actuelle »](#), *Russie.NEI.Reports*, № 31, Ifri, июнь 2020.
- ▶ [O. Konkka, « Quand la guerre s'invite à l'école : la militarisation de l'enseignement en Russie »](#), *Russie.NEI.Reports*, № 30, Ifri, май 2020.
- ▶ [B. Lo, « The Return: Russia and the Security Landscape of Northeast Asia »](#), *Russie.NEI.Reports*, № 29, Ifri, март 2020.
- ▶ [T. Mitrova, V. Yermakov, « Russia's Energy Strategy-2035: Struggling to Remain Relevant »](#), *Russie.NEI.Reports*, № 28, Ifri, декабрь 2019.

Если Вы хотите получать информацию о следующих выпусках, Вы можете оформить бесплатную подписку по адресу: [souin@ifri.org](mailto:souin@ifri.org).



27 rue de la Procession 75740 Paris cedex 15 – France

---

[Ifri.org](http://Ifri.org)