ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ СТАТЬЯ

# Динамика развития транспортно-логистических связей в Центрально-Азиатском регионе

**МАДИНА ОКТАМОВНА ТУРАЕВА**[a]
**a Институт экономики Российской академии наук**

**DOI: 10.22394/2070-8378-2022-24-3-87-92**

**Аннотация:** Ограниченность в природных ресурсах, внутренние социально-экономические и политические кризисы, низкий уровень развития инфраструктуры, особенно в первые годы после приобретения суверенитета, сказались на торговой, транспортной, логистической уязвимости стран Центральной Азии. Определяющим фактором в развитии транспортных путей региона является торговля между Китайской Народной Республикой и европейскими странами. Более 90 % грузов по-прежнему доставляется морским путем, однако роль сухопутных маршрутов с 2020 года значительно выросла. Перед КНР остро стоят вопросы развития экономик своих западных провинций, в первую очередь Синьцзян-Уйгурского автономного района. Развитие сухопутных направлений совпадает и с тактическими задачами реализации «Экономического пояса Шелкового пути», и интересами стран, по территории которых пролегают эти транспортные маршруты. Страны Центрально-Азиатского региона стремятся участвовать в транзите и проявляют большую активность на межгосударственных встречах, где обсуждают варианты доставки грузов. Особенную актуальность этот вопрос приобрел после резкого снижения использования КНР транзита через территорию Российской Федерации. Из большого количества предлагаемых новых транспортных маршрутов и коридоров наиболее перспективны Трансафганская железная дорога и «Срединный коридор». Многое будет зависеть от вектора выстраиваемых отношений с политическим руководством Афганистана, а также от внимания КНР к инфраструктурным проектам.

**Ключевые слова:** Центральная Азия, Россия, Китай, транспортные коридоры, контейнерный транзит, «Срединный коридор», Трансафганская железная дорога
**Дата поступления статьи в редакцию:** 12 мая 2022 года.

## Dynamics of developing transport and logistics relations in the Central Asian region

**MADINA OKTAMOVNA TURAEVA**[a]
**a Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences**

RESEARCH ARTICLE

**Abstract:** Limited natural resources, internal socio-economic and political crises, and the low level of infrastructure development, especially in the first years after gaining sovereignty, have affected the trade, transport, and logistics vulnerability of Central Asian countries. Trade between the People's Republic of China and European countries became a determining factor in developing the region's transport routes. More than 90 % of freight is delivered by sea, but the role of land routes has increased significantly since 2020. China faces the pressing issues of developing the economies of its western provinces, especially the Xinjiang Uygur Autonomous Region. The development of land routes coincides with the implementation of the strategic objectives for the Silk Road Economic Belt, as well as the interests of the countries whose territories these transport routes run through. The countries of the Central Asian region are striving to participate in transit and have been very active at interstate meetings, discussing cargo delivery options. This issue became especially relevant after the sharp decline in China's use of transit through the territory of the Russian Federation. Of many proposed transport routes and corridors, the most promising are the Trans-Afghan Railway and the "Middle Corridor". The successful construction of the transport and logistics will largely depend on developing relationships with Afghanistan's political leadership and the PRC's attention to infrastructure projects.

**Keywords:** Central Asia, Russia, China, transport corridors, cargo transit, "Middle Corridor", Trans-Afghan Railway
**Received:** May 12, 2022.

**Введение**

Средняя, или, как называют ее чаще, подразумевая пять бывших советских республик, Центральная Азия, является регионом, где ни одна страна не имеет выхода к морским торговым путям (Landlocked Country). Более того, Узбекистан окружен государствами, также не имеющими выхода к мировому океану (Double Landlocked Country).

Географическая изолированность образовавшихся в 1991 году стран региона уготовила им транспортную и логистическую уязвимость и острую зависимость от межгосударственных отношений с соседями. В разные годы постсоветские республики Центральной Азии (далее – ЦА) столкнулись с обстоятельствами, весьма болезненно сказывавшимися на их развитии: низкий уровень экономической динамики, высокий уровень бедности, ограниченные природные ресурсы, сложный географический рельеф, внутренние проблемы государств региона, доводившие ситуацию до вооруженных конфликтов и смены режимов, гражданских войн, усиления закрытости стран. Сменяющиеся политические руководства республик Центральной Азии отчетливо продемонстрировали, насколько велика зависимость внешнеполитической конъюнктуры от личного отношения лидеров к руководству соседних стран.

**Торговые и транспортные связи в Центральной Азии**

С начала 2000-х зарубежными (западными) исследователями и международными исследовательскими институтами был создан пласт работ, обосновывающих необходимость преодоления транспортной изолированности стран Центральной Азии, к числу которых относили как Афганистан, так и Монголию, о чем говорится в докладе Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) за 2019 год[1]. Пристальное внимание к региону, и особенно к Узбекистану после смены политического руководства в 2017 году, проявил исследовательский дивизион Института Центральной Азии и Кавказа при Университете Дж. Хопкинса (США) [Weitz, 2018]. В 2017–2018 годах Институтом была подготовлена и выпущена серия работ, посвященных общественно-политическим реформам Узбекистана, геополитическим процессам в Центральной Азии в контексте влияния Евросоюза и США на Центрально-Азиатский регион, а также религиозному фактору в Казахстане [Лаумулин, 2021]. Руководитель и основатель Института Фредерик Старр является и автором концепции и нарратива «Большой Центральной Азии» (страны ЦА и Афганистан)[2]. На официальном уровне подход США к такому определению региона начал артикулироваться с 2005 года, а в 2006 году Госдепартамент США приступил к реализации программы «Инициатива по интеграции инфраструктуры Центральной Азии».

**Таблица 1. Глобальный рейтинг Индекса эффективности логистики (LPI) в Центральной Азии, 2018 год**

**Table 1. Global Logistics Performance Index (LPI) rankings in Central Asia, 2018**

| Страна | Индекс эффективности логистики, место в рейтинге из 160 государств |
|---|---|
| Казахстан | 71 (88 из 163 в 2014 году) |
| Киргизия | 108 (149 из 163 в 2014 году) |
| Таджикистан | 134 (114 из 163 в 2014 году) |
| Туркменистан | 126 (140 из 163 в 2014 году) |
| Узбекистан | 99 (129 из 163 в 2014 году) |

Источник: LPI Global Rankings 2018 Data Table. https://lpi.worldbank.org/international/global

Source: LPI Global Rankings 2018 Data Table. https://lpi.worldbank.org/international/global

Не имеющие выхода к морю страны торгуют на 30 % меньше морских держав, а отставание в их экономическом развитии составляет 1,5 %. Доля затрат на логистику к ВВП в развивающихся странах также остается высокой. Если промышленно развитым странам с 1980-х годов удалось снизить этот показатель с 15–20 до 10 % (за счет лучшего управления цепочками поставок и сокращения запасов), то в развивающихся странах этот показатель может превышать 30 %[3].

Затруднения, связанные с проведением сравнительного анализа качества транспортно-логистической инфраструктуры, зачастую вызваны отсутствием сопоставимых для анализа данных. По сравнению с 2010-ми годами ситуация с доступом к информации по региону изменилась незначительно, а по некоторым направлениям даже ухудшилась, поскольку международные институты перестали обновлять ежегодно рассчитываемые рейтинги. Однако Индекс эффективности логистики (LPI) для стран Центрально-Азиатского региона за 2018 год, который рассчитывался Всемирным банком, свидетельствует о том, что по сравнению с 2014 годом лишь Таджикистан ухудшил свои позиции в рейтинге. Казахстан, Киргизия, Туркменистан и Узбекистан улучшили общее качество логистической инфраструктуры (**таблица 1**).

Отчет Всемирного экономического форума по глобальной конкурентоспособности за 2019 год не рассматривает в своих рейтингах «Оценки качества транспортной инфраструктуры» Туркменистан и Узбекистан, несмотря на существенную либерализацию информационной политики последнего (**таблица 2**). Казахстан занимает 77-е место в рейтинге по качеству транспортной инфраструктуры (85-е – в 2012 году), Киргизия – 129-ю позицию (93-ю – в 2012 году), Таджи-

1 https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/svyaznost-gruzovoy-transport-centralnaya-aziya.pdf

2 См.: *Starr F.S.* A «Greater Central Asia Partnership» for Afghanistan and Its Neighbors / Central Asia-Caucasus Institute & Silk Road Studies Program. A Joint Transatlantic Research and Policy Center Johns Hopkins University-SAIS. 2005. 38 p.

3 См.: *Arvis J.F., Raballand G., Marteau J.F.* The Cost of Being Landlocked: Logistics Costs and Supply Chain Reliability. Washington, D.C.: 2010. World Bank. P. 2–45.

**Таблица 2. Оценка качества дорожной инфраструктуры Центрально-Азиатского региона в 2019 году (место в рейтинге из 141 государства)**

**Table 2. Assessing the quality of road infrastructure in the Central Asian region in 2019 (ranking out of 141 states)**

| | Казахстан | Киргизия | Таджикистан | Туркменистан | Узбекистан |
|---|---|---|---|---|---|
| Транспортная инфраструктура в целом | 73 | 129 | 111 | * | * |
| Дорожное сообщение | 56 | 110 | 137 | * | * |
| Качество дорожной инфраструктуры | 93 | 113 | 50 | * | * |
| Плотность железных дорог км /1 000 км$^2$ | 66 | 86 | 72 | * | * |
| Эффективность движения поездов | 33 | 77 | 37 | * | * |
| Оценка возможности соединения с аэропортом | 72 | 104 | 121 | * | * |
| Эффективность авиатранспортных услуг | 89 | 133 | 76 | * | * |
| Связность линейных перевозок | – | – | – | * | * |
| Эффективность портовых служб | 99 | 138 | 139 | * | * |

* данных нет

* no data

Источник: The Global Competitiveness Report 2019. https://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf

Source: The Global Competitiveness Report 2019. https://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf

кистан – 111-е место (83-е – в 2012 году). Объективность оценок приведенных индексов вызывает справедливые сомнения. Однако традиционное несоответствие мировых рейтингов реальному положению дел объяснимо и связано с трудностями в получении данных для анализа с мест, тем более в пригодных для глобальных сопоставлений формах.

Торговую связанность стран Центральной Азии характеризует доля экспортных и импортных операций внутри региона в общем объеме внешнеторговых операций каждой республики (**таблица 3**). Принимая во внимание, что отдельные данные по региону являются агрегированными по зеркальной статистике, тем не менее очевидны некоторые особенности. Так, к примеру, для Казахстана удельный вес торговых операций со странами региона невелик. Для Таджикистана же, напротив, на соседей по региону ежегодно приходится более 40 % экспортных операций [Kuchins, Mankoff, Backes, 2015]. Около четверти экспортных операций Киргизии приходится на Центральную Азию, тогда как доля импорта за 2017–2020 годы менялась с 15,6 до 18,9 %. За тот же период Узбекистан постепенно наращивал импорт из региона. Пиковая доля экспорта в страны Центрально-Азиатского региона отмечена в 2018 году – 15 %.

**Таблица 3. Доля торговых операций стран Центральной Азии с партнерами по региону в общем объеме экспорта и импорта в 2017–2020 годы (кроме страновых данных по Туркменистану), в %**

**Table 3. Share of trade operations of Central Asian countries with partners in the region in the total volume of exports and imports in 2017–2020 (except for data on Turkmenistan), in %**

| | | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---|---|---|---|---|---|
| Казахстан | Доля импорта из ЦА в общем импорте | 4,6 | 5,1 | 3,0 | 3,1 |
| | Доля экспорта в ЦА в общем экспорте | 4,7 | 4,8 | 5,8 | 7,4 |
| Киргизия | Доля импорта из ЦА в общем импорте | 15,6 | 15,0 | 17,4 | 18,9 |
| | Доля экспорта в ЦА в общем экспорте | 25,1 | 26,1 | 27,5 | 22,3 |
| Таджикистан | Доля импорта из ЦА в общем импорте | 24,1 | 24,0 | 28,9 | 31,0 |
| | Доля экспорта в ЦА в общем экспорте | 40,0 | 43,8 | 45,1 | 27,4* |
| Узбекистан | Доля импорта из ЦА в общем импорте | 10,0 | 11,8 | 11,7 | 13,7 |
| | Доля экспорта в ЦА в общем экспорте | 12,6 | 15,0 | 13,9 | 13,8 |

* без учета операций с Туркменистаном

* excluding transactions with Turkmenistan

Источник: расчеты автора по UN Comtrade Database. https://comtrade.un.org/data/

Source: Author's calculations based on UN Comtrade Database. https://comtrade.un.org/data/

### Состояние торгово-транспортной связанности региона

Помимо географического расположения по отношению к транспортным коммуникациям показатель торгово-транспортной связанности учитывает также торговые издержки, увеличение которых снижает связанность стран. В Докладе секретариата Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию за 2012 год[4] общая торгово-транспортная связанность стран Центральной Азии квалифицируется как низкая. Транзитно-транспортные расходы, по разным оценкам, достигают от 60 до 80 % стоимости ввозимых товаров [Насиров, Кадиров, 2021].

Исследователи объясняют высокие затраты на использование видов наземного транспорта тем, что страны, испытывающие трудности транспортной изолированности, экспортируют меньше, чем импортируют[5]. Кроме того, объем торговых операций не позволяет снизить издержки за счет объемов торговли. Удаленность от центров мировой торговли, низкое качество транспортной инфраструктуры, затраты времени на

4 https://unctad.org/system/files/official-document/tdr2012_ru.pdf

5 https://asef.org/publications/asef-outlook-report-2016-2017-connectivity-facts-and-perspectives-2/

прохождение границы, как и высокие транспортные издержки, понижают уровень торгово-транспортной связанности стран Центральной Азии и их способность встраиваться в глобальные промышленно-сбытовые цепочки [Повышение торгово-транспортной связности…, 2019. С. 65–90].

**Коридоры проекта «Один пояс – один путь»**

Не секрет, что определяющим фактором в развитии транспортных путей Евразийского континента традиционно является торговля между КНР и европейскими странами. Более 90 % грузов по-прежнему доставляется с Востока на Запад морским путем, однако роль сухопутных маршрутов с 2020 года из-за пандемии COVID-19 значительно выросла. Более 80 % китайских товаров, отгружаемых для европейских покупателей, доставляется в контейнеризированной форме. Страны континента стремятся участвовать в транзите контейнеров, поскольку помимо дополнительных доходов это помогает значительно модернизировать собственные транспортно-логистические сети. В целом, согласно данным China Global Investment Tracker[6], только с 2013 года (официальный старт реализации китайской инициативы «Один пояс – один путь») Китаем было направлено около 13 млрд долларов в Казахстан, почти 8 млрд долларов – в Туркменистан, по 4 млрд долларов – в Киргизию и Узбекистан и около миллиарда долларов – в Таджикистан.

Несмотря на меньшую грузоподъемность контейнерных поездов и автомобилей по сравнению с морскими товарными судами и более высокую стоимость доставок, есть весомые основания для развития наземных торгово-транспортных коридоров. Это и сроки доставки грузов, и вариативность в использовании мультимодальных и интермодальных схем доставки, и низкая относительно стоимости авиаперевозок цена. Перед КНР остро стоят вопросы развития экономик своих западных провинций, в первую очередь Синьцзян-Уйгурского автономного района. Кроме того, развитие сухопутных направлений совпадает с тактическими задачами реализации «не морской» части китайского глобального проекта «Экономического пояса Шелкового пути»[7] (далее – ЭПШП) и интересами стран, по территории которых пролегают эти транспортные направления. Из шести коридоров ЭПШП два непосредственно проходят по территории Центральной Азии (первый и третий):

1) экономический коридор «Новый сухопутный Евразийский мост» (The New Eurasia Land Bridge Economic Corridor);
2) экономический коридор «Китай – Монголия – Россия» (The China-Mongolia-Russia economic corridor);
3) экономический коридор «Китай – ЦА – Западная Азия» (The China-Central Asia-West Asia Economic Corridor);
4) экономический коридор «Китай – Индокитай» (The China-Indochina Peninsula Economic Corridor);
5) экономический коридор «Китай – Пакистан» (The China-Pakistan Economic Corridor);
6) экономический коридор «Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма» (The Bangladesh, China, India, Myanmar Economic Corridor).

**Новые вызовы для Центрально-Азиатского региона**

За годы независимости в Центральной Азии предлагалось множество региональных инициатив и проектов международных институтов, призванных решить проблемы транспортной изоляции в регионе [Вардомский, 2021; Карпович, 2021; Притчин, 2017]. По сути, основная задача всех транспортных проектов, когда-либо предложенных в Центральной Азии, – это вывод стран региона в число транзитных государств и создание альтернативных мультимодальных коридоров, в основном по пути широтного направления «Восток – Запад», а также по меридиональному направлению «Север – Юг».

Наметившийся глобальный рецессивный тренд социально-экономического развития, даже в институционально и технологически высокоразвитых странах и условиях общемировой неопределенности, ведет к тому, что развитие транспортно-логистических маршрутов по территории Центральной Азии стимулировано интенсифицироваться. Страны Центрально-Азиатского региона получили шанс осуществить свои индивидуальные и коллективно-региональные планы стать транспортно-логистическим хабом, завернув на себя транзитные грузопотоки [Борисова, 2018; Зоидов, Медков, 2019].

Начиная с марта 2022 года происходит очевидная активизация контактов между руководителями стран Центрально-Азиатского и Кавказского регионов с Ираном, Турцией, Индией. Представители стран Центральной Азии проявляют большую активность на межгосударственных встречах, где обсуждают варианты доставки грузов. Особенную актуальность этот вопрос приобрел после резкого снижения использования Китаем транзита через Россию в Европу, и на рынке перевозок опасались возникновения транспортного коллапса. Тестируются новые маршруты доставки товаров, обсуждается создание контейнерного хаба в специальной экономической зоне «Морпорт Актау» и совместного предприятия для развития Транскаспийского международного транспортного маршрута («Срединного коридора») между Казахстаном и Азербайджаном. В многостороннем формате обсуждаются новые международные мультимодальные транспортные коридоры, пролегающие через страны АТР, Китай, ЦА, Южный Кавказ, Турцию и ЕС[8].

Несмотря на обилие «новых» транспортных коридоров, предлагаемых в текущей ситуации странами региона, мы бы выделили два проекта, за которыми

6 https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/

7 https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/one-belt/

8 https://mintrans.uz/ru/news/toshkentda-olti-davlat-temir-jollari-rahbarlarining-uchrashuvi-bolib-otmoqda

следует наблюдать как за перспективными и перспективно-экстенсивными. Это Трансафганская железная дорога (Trans-Afghan Railway Line) «Термез – Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар» и «Срединный коридор».

Президент Узбекистана Шавкат Мирзиёев заявил, что железная дорога «Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар» станет одним из крупнейших проектов в истории Узбекистана. По его словам, Всемирный банк уже согласился выделить 35 млн долларов на проектные работы. «Проект века»[9], заинтересованность в котором активно демонстрирует Узбекистан, призван соединить Центральную Азию с портами Пакистана. Ни смена правящего режима в Афганистане в августе 2021 года, ни прошедшие в протестной форме политические изменения в Пакистане в апреле 2022 года, ни сомнительность текущего участия в проекте ОАО «Российские железные дороги»[10] не смогли повлиять на планомерное продвижение руководством Узбекистана строительства этой железной дороги (далее – ЖД).

В феврале 2022 года представителями стран-участниц была согласована дорожная карта строительства ЖД, а в конце марта пакистанские источники сообщили о начале строительных работ по проекту[11]. Косвенно это подкрепляет официальная передача в мае 2022 года участка «Хайратон – Мазари-Шариф», введенного в эксплуатацию вместе с модернизированной железнодорожной станцией в приграничном Хайратоне узбекскими железнодорожниками в 2011 году, афганской стороне[12]. В ответ текущее политическое руководство Афганистана пообещало обеспечить безопасность при проведении работ на Трансафганской железной дороге «Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар»[13].

Что касается «Срединного коридора», то, как и многие проекты ТРАСЕКА (транспортный коридор «Европа – Кавказ – Азия»)[14], он был достаточно иллюзорным, и еще в 2016 году эксперты и исследователи отрасли были уверены в его утопичности. В рабочее состояние проект пришел после запуска Транскавказской ЖД «Баку – Тбилиси – Карс». В настоящее время членами проекта, пролегающего через Китай, Казахстан, акваторию Каспия, Азербайджан, Грузию, Румынию (первая ветка коридора), Украину (вторая ветка), Польшу (третья ветка), Турцию (четвертая ветка), являются железнодорожные компании, администрации, порты, судоходные и логистические компании восьми стран. В 2022 году участники проекта ожидают двукратное увеличение контейнерных перевозок – до 50 тыс. ДФЭ (условная единица учета парка контейнеров и объема контейнерных перевозок). Рост общих объемов перевозок, по данным АО «НК "Казакстан темір жолы"», прогнозируется шестикратный (до 3,2 млн тонн). За четыре первых месяца 2022 года по коридору перевезено 733 тыс. тонн грузов и 10 тыс. ДФЭ. Параллельно Грузия ведет переговоры о наращивании транспортировки казахстанских нефтепродуктов и нефти через нефтяной терминал Батуми.

Для сравнения отметим, что по сети РЖД в 2021 году было перевезено 1,116 млн транзитных контейнеров ДФЭ, тогда как общее число перевезенных груженых и порожних контейнеров составило 6,5 млн ДФЭ[15]. Речь идет о железнодорожных перевозках без необходимости многократной перевалки груза и пересечения нескольких границ. Даже десятикратное наращивание транзита контейнеров ДФЭ по ТМТМ не сможет покрыть весь спрос на наземный транзит с Востока на Запад. Другими словами, динамика коридора, инициативность и прогнозы по объемам, безусловно, положительные. Вместе с тем рост перевозок будет носить экстенсивный характер, обслуживая в большей степени торговые отношения между КНР и Турцией, а также странами-участницами проекта. Развитие коридора, очевидно, сыграет роль катализатора развития транспортных артерий стран маршрута и решит некоторые их собственные потребности внешнеторговой деятельности и поставок. В настоящее время расценивать «Срединный коридор» как полноценную замену транзита через ЕАЭС не приходится. Однако как региональный транспортный коридор с весьма положительными прогнозами для развития Транскаспийский международный транспортный маршрут рассматривать необходимо.

**Заключение**

Таким образом, Евразийское пространство, пережившее колоссальный опыт перенастройки цепочек поставок вследствие пандемии COVID-19, последовавших локдаунов и закрытия границ, в настоящее время весьма заметно перестраивается вновь. Повестка, которая в 2022 году прямо воздействует на развитие транспорта и логистики в Центрально-Азиатском регионе, – это прежде всего события вокруг России, Украины, состояние санкций или их отсутствие, а также позиция отдельных стран по отношению к России.

Данный тезис, с одной стороны, перегружен релятивистскими смыслами. С другой стороны, именно состояние этой повестки определяет конфигурацию логистических цепочек, маршруты и модальности перевозок, состояние, условия для функционирования участников рынка (перевозчиков) и институтов, обеспечивающих финансовые расчеты. Кроме этого, на карту доставок влияют и технические факторы, такие как нехватка контейнеров и фитинговых платформ, запрет на перевалку российских грузов в отдельных

9 https://www.gazeta.uz/ru/2021/06/02/railway-afghan/

10 https://vgudok.com/lenta/rossiya-vozvrashchaetsya-v-afganistan-rzhd-nacelilis-na-uchastie-v-realizacii-proekta

11 https://www.thenews.com.pk/print/944859-work-on-5bn-pak-afghan-uzbek-railroad-kicks-off

12 https://uz.sputniknews.ru/20220417/uzbekistan-peredast-dorogu-xayraton-mazari-sharif-afgantsam-24025257.html

13 https://podrobno.uz/cat/politic/taliby-poobeshchali-obespechit-bezopasnost-polevoy-gruppy-iz-uzbekistana-kotoraya-zaymetsya-issledov/

14 http://www.traceca-org.org/ru/o-traseka/

15 https://cargo.rzd.ru/ru/9514/page/3104?id=269852

портах, вероятность технического дефолта транспортных компаний из-за невозможности оплатить обязательства в иностранной валюте, локальные запреты на использование труда работников с паспортами определенных государств и так далее. Упомянутые обстоятельства являются такими же новыми детерминантами для развития транспортно-логистических сетей Центрально-Азиатского коридора, как и высокая мотивация республик региона в условиях антироссийских санкций интенсифицировать модернизацию и строительство собственных транспортных инфраструктур. Повысить торговую связанность в Центральной Азии, очевидно, в ближайшие годы удастся ненамного. Многое будет зависеть от вектора выстраиваемых отношений с политическим руководством Афганистана, а также от внимания КНР к инфраструктурным проектам в текущем периоде.

## Литература

*Борисова Е.А.* Железные дороги Таджикистана, Киргизии и Узбекистана. Железные дороги Азии: состояние и перспективы. М.: Институт востоковедения РАН, 2018. С. 162–179.

*Вардомский Л.Б.* Национальные интересы и динамика Евразийского интеграционного процесса. *Мир перемен.* 2021. № 2. С. 141–157.

*Зоидов К.Х., Медков А.А.* Актуальные направления развития транзитной экономики в Центральной Азии. *Проблемы рыночной экономики*. 2019. № 4. С. 77–96.

*Карпович О.* Центральная Азия: трудный путь политического развития. *Центральная Азия и Кавказ*. 2021. № 4. С. 43–52.

*Лаумулин М.Т.* Обзор литературы по Центральной Азии: 2017–2021 гг. *КАЗАХСТАН-СПЕКТР*. 2021. № 2. С. 110–120.

*Макаров И.А., Соколова А.К.* Сопряжение Евразийской интеграции и Экономического пояса Шелкового пути: возможности для России. *Вестник международных организаций: образование, наука, новая экономика.* 2016. № 2. С. 40–57.

*Насиров А., Кадиров Ф.* Развитие транспортных коридоров в Центральной Азии и новые региональные инициативы в транспортно-логистической сфере. *Транспорт шелкового пути.* 2021. № 1. С. 12–19.

Повышение торгово-транспортной связности и развитие грузоперевозок в Центральной Азии. Париж: ОЭСР / Международный транспортный форум, 2019.

*Притчин С.* Узбекский транзит для Центральной Азии. *Россия и мусульманский мир.* 2017. № 9. С. 31–40.

*Iskaliev E.* "The New Silk Road" Economic Corridor. *Вестник Казахской академии транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева.* 2014. № 4. С. 67–71. In English

*Kuchins A.C., Mankoff J., Backes O.* Central Asia in a Reconnecting Eurasia. Tajikistan's Evolving Foreign Economic and Security Interests / A Report of the CSIS Russia and Eurasia Program. June 2015. In English

*Weitz R.* Uzbekistan's New Foreign Policy: Change and Continuity under New Leadership / Central Asia-Caucasus Institute & Silk Road Studies Program. Washington, D.C.: Johns Hopkins University, 2018. In English

## References

*Borisova E.A.* Railways of Tajikistan, Kyrgyzstan and Uzbekistan. Railways of Asia: condition and prospects. Moscow: Institut vostokovedeniya RAN, 2018. P. 162–179. In Russian

*Karpovich O.* Central Asia: a difficult path of political development. *Tsentral'naya Aziya i Kavkaz*. 2021. No. 4. P. 43–52. In Russian

*Laumulin M.T.* Central Asia Literature Review: 2017–2021 *KAZAKHSTAN-SPEKTR*. 2021. No. 2. P. 110–120. In Russian

*Makarov I.A., Sokolova A.K.* The Eurasian Economic Union and the Silk Road Economic Belt: opportunities for Russia. *Vestnik mezhdunarodnykh organizatsiy: obrazovaniye, nauka, novaya ekonomika*. 2016. No. 2. P. 40–57. In Russian

*Nasirov A., Kadirov F.* Developing transportation corridors in Central Asia and new regional initiatives in transportation and logistics. *Transport shelkovogo puti*. 2021. No. 1. P. 12–19. In Russian

Enhancing trade and transport connectivity and developing cargo transportation in Central Asia. Paris: OECD / International Transport Forum. 2019. In Russian

*Pritchin S.* Uzbek transit for Central Asia. *Rossiya i musul'manskiy mir*. 2017. No. 9. P. 31–40. In Russian

*Vardomsky L.B.* National interests and dynamics of the Eurasian integration process. *Mir peremen*. 2021. No. 2. P. 141–157. In Russian

*Zoidov K.Kh., Medkov A.A.* Current trends in the development of the transit economy in Central Asia. *Problemy rynochnoy ekonomiki*. 2019. No. 4. P. 77–96. In Russian

**Информация об авторе:**

**МАДИНА ОКТАМОВНА ТУРАЕВА, доктор экономических наук, ведущий научный сотрудник Центра постсоветских исследований**
**Институт экономики Российской академии наук (Российская Федерация, 117218, Москва, Нахимовский проспект, 32). E-mail: m.o.turaeva@gmail.com**

**Для цитирования:** *Тураева М.О.* Динамика развития транспортно-логистических связей в Центрально-Азиатском регионе. *Государственная служба*. 2022. № 3. С. 87–92.

**Information about the author:**

**MADINA OKTAMOVNA TURAEVA, Doctor of Sci. (Economics), Leading Researcher, Center for Post-Soviet Studies Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences (32, Nakhimovsky Prospekt, Moscow, 117218, Russian Federation). E-mail: m.o.turaeva@gmail.com**

**For citation:** *Turaeva M.O.* Dynamics of developing transport and logistics relations in the Central Asian region. *Gosudarstvennaya sluzhba.* 2022. No. 3. P. 87–92.