

Холиков Артур Чори угли

студент магистратуры
Российский университет дружбы
народов имени Патриса Лумумбы
Москва, Россия

**РОЛЬ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПАРТНЕРСТВА УЗБЕКИСТАНА И РОССИИ
В РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «СЕВЕР-ЮГ»****Аннотация**

Исследуются ключевые аспекты стратегического взаимодействия Узбекистана и России, направленного на развитие восточной ветви международного транспортного коридора «Север-Юг». Проводится комплексный анализ инфраструктурного потенциала региона, оцениваются существующие барьеры технического и административного характера, а также рассматривается влияние мультимодальных логистических узлов на устойчивость евразийских цепочек поставок. Результатами исследования выступают выявленные закономерности между углублением двустороннего партнерства и повышением транзитной привлекательности центральноазиатского направления в условиях геополитической трансформации. Сделан вывод о том, что сопряжение национальных программ развития транспортных систем двух государств является необходимым условием для достижения технологического суверенитета и формирования стабильного экономического каркаса Большого Евразийского партнерства.

Ключевые слова: транспортный коридор «Север-Юг», стратегическое партнерство, логистическая интеграция

Современная геополитическая трансформация диктует необходимость поиска альтернативных логистических маршрутов, способных обеспечить устойчивость товарооборота в условиях санкционного давления и изменения векторов мировой торговли. Центральное место в подобных процессах занимает международный транспортный коридор (МТК) «Север-Юг» (рис. 1), связывающий рынки Евразийского союза с Индией и странами Персидского залива [2, с. 85]. Смещение экономических акцентов требует переосмысления роли региональных игроков. Узбекистан становится ключевым звеном евразийской логистики. Динамика взаимодействия Ташкента и Москвы в рамках расширения транспортных мощностей демонстрирует переход от декларативных соглашений к этапу глубокой инфраструктурной интеграции, охватывающей не только железнодорожные перевозки, но и энергетику [4, с. 217].

Интеграция идет ускоренными темпами. Концепция функционирования МТК «Север-Юг», предполагающая использование различных модальностей транспорта, коррелирует с национальными интересами Узбекистана, стремящегося преодолеть географическую замкнутость через выход к морским портам Ирана и Пакистана. Как утверждает Новикова Е.С. и Максимова А.А.: «Изначально проект задумывался как сухопутная альтернатива традиционным морским маршрутам через Суэцкий канал, но

с учетом современных логистических задач его значение выходит далеко за рамки простой транспортной артерии» [9, с. 107].



Рисунок 1 – МТК «Север-Юг»

На рисунке 2 показаны три ключевых маршрута МТК «Север – Юг», которые обеспечивают транспортные связи между Россией, странами Каспийского региона и Южной Азией.

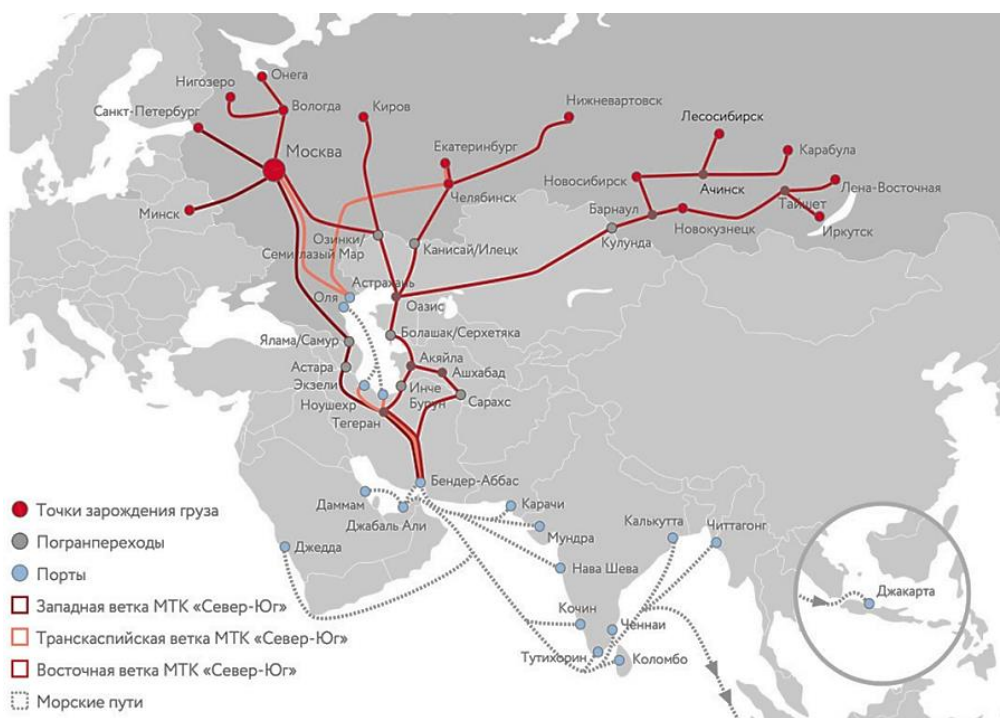


Рисунок 2 – Маршруты МТК «Север-Юг» [9, с. 107]

Полагаем, что без активного участия узбекистанской стороны восточная ветвь коридора теряет значительную часть своей маневренности и пропускной способности.

Укрепление двусторонних связей между странами опирается на долгосрочную стратегию сопряжения национальных программ развития. Реализация совместных проектов, ориентированных на создание бесшовных транспортных технологий и цифровизацию таможенных процедур (инструменты e-TIR и e-CMR), позволяет сократить сроки доставки грузов на 15-20%. Узбекистан и Россия формируют новый каркас безопасности. Мухторова И. Я. указывает на наступление особого этапа партнерства, прошедшего проверку временем и внешними вызовами, что создает благоприятную почву для масштабных инвестиционных вливаний в приграничную инфраструктуру [7, с. 273].

Экономическая целесообразность диктует логику действий. Транспортные артерии нуждаются в модернизации. Взаимодействие в рамках СНГ, подкрепленное трехсторонними форматами с участием Казахстана и Таджикистана, создает мультипликативный эффект для развития смежных отраслей промышленности, включая металлургию и машиностроение [1, с. 715]. Сравнительный анализ различных логистических путей, таких как Транссиб или Северный морской путь, выявляет уникальные преимущества коридора «Север-Юг» в контексте обслуживания растущих потребностей Центральной Азии в импорте технологий и экспорте сельскохозяйственной продукции [6, с. 220].

Логистика становится новой нефтью региона. Коридор обеспечивает кратчайший путь к океану. Особенности правового регулирования международных перевозок (включая вопросы субсидиарной ответственности перевозчиков) требуют унификации нормативной базы, что невозможно без тесного политического контакта на уровне министерств транспорта. Гармонизация тарифов на транзит через территорию Узбекистана послужит мощным стимулом для переориентации грузопотоков с традиционных западных маршрутов на южное направление.

Инфраструктурный дефицит остается серьезным барьером. Необходимы новые логистические хабы. Саттарова Б. Ш. подчеркивает, что для Узбекистана всестороннее развитие МТК «Север-Юг» входит в перечень высших государственных приоритетов, поскольку это напрямую влияет на конкурентоспособность узбекистанских товаров на мировых рынках [10, с. 198]. Реализация проектов по строительству новых железнодорожных линий, например, магистралей в афганском направлении с выходом

к портам Индийского океана, требует колоссальных ресурсов и координации с российскими партнерами.

Географический фактор определяет вектор развития. Южное направление становится приоритетным. Включение крупных промышленных холдингов в цепочки поставок подтверждает востребованность маршрута не только для транзита, но и для реального сектора экономики, нуждающегося в стабильном снабжении сырьем. Иншаков А.А. и Евдокимов Д.С. указывают: «Мультимодальная сеть «Север-Юг» представляет собой важнейшую часть транспортного каркаса Евразии. Она как раз и является одним из таких маршрутов. Однако не все части данной сети введены в эксплуатацию, чем можно объяснить низкий грузооборот, несмотря на возросшую значимость этого маршрута» [5, с. 509]. Создание индустриальных парков вдоль транспортных узлов способствует формированию точек роста в депрессивных регионах.

Мы полагаем, что эффективность партнерства должна измеряться не только объемом перевезенных контейнеров (TEU), но и степенью технологического суверенитета, достигаемого за счет совместного производства подвижного состава и оборудования для автоматизации складов. Галкина И. В. справедливо рассматривает данный маршрут как фундаментальный фактор формирования Большого Евразийского партнерства, где Узбекистан выступает в роли связующего звена между севером континента и его южной оконечностью [3, с. 9].

Барьеры на пути развития коридора имеют как технический, так и административный характер. Разная ширина колеи осложняет движение. Проблемы включают нехватку специализированных судов на Каспии, дефицит рефрижераторных мощностей и сложность страхования грузов в условиях неопределенности [8, с. 370]. Новикова Е.С. и Максимов А.А. отмечают, что, несмотря на существующие препятствия, «разворот на Юг» является безальтернативным процессом, обусловленным долгосрочными трендами в мировой торговле и переходом к многополярному мироустройству [9, с. 107].

Скорость принятия решений определяет успех. Промедление ведет к потере рынков. Развитие МТК «Север - Юг» способствует росту устойчивости глобальных цепей поставок, что особенно актуально в эпоху климатических изменений и потенциальных сбоев в работе Суэцкого канала [11, с. 304]. Узбекистан, инвестируя в

свою транспортную систему совместно с Россией, де-факто создает страховой механизм для всей евразийской экономики.

Мы утверждаем, что текущая модель взаимодействия Ташкента и Москвы в транспортной сфере характеризуется высокой степенью адаптивности к внешним шокам. Процесс формирования логистического суверенитета требует не только укладки рельсов, но и создания единой цифровой экосистемы управления грузопотоками. Транспортный коридор перестает быть просто дорогой, превращаясь в полноценную платформу для интеграции производственных цепочек.

Синхронизация усилий на уровне государств позволяет минимизировать риски для частных инвесторов. Бизнес ждет понятных правил игры. Энергетическое сотрудничество, дополняющее транспортные инициативы, создает комплексную основу для долгосрочного присутствия России в регионе и закрепления Узбекистана как ведущего транспортного узла Центральной Азии [4, с. 221]. Успех МТК «Север - Юг» напрямую зависит от готовности сторон идти на компромиссы в вопросах тарифной политики и распределения доходов от транзита.

Коридор меняет ландшафт всей Евразии. Старые схемы больше не работают. Анализ текущей ситуации показывает, что стратегический союз Узбекистана и России выступает локомотивом для всех стран-участниц проекта, обеспечивая выход к новым центрам потребления в Южной Азии. Перспективы расширения сотрудничества видятся в создании совместных операторов и развитии системы мультимодальных центров, способных обрабатывать возрастающие объемы грузов в режиме реального времени.

Список использованных источников

1. Алимов, Б. Х. Стратегическое партнерство Таджикистана со странами СНГ: на примере России, Казахстана и Узбекистана / Б. Х. Алимов, К. Х. Рахимов, К. Х. Салимзода // Постсоветские исследования. – 2024. – Т. 7, № 7. – С. 714-724. – EDN: FMSTSU

2. Андреюк, В. Ю. Международный транспортный коридор «Север-Юг»: стратегическое партнерство и значение для российской экономики / В. Ю. Андреюк, А. Н. Пророков // Транспортное дело России. – 2025. – № 1. – С. 85-87. EDN: JKEFEY

3. Галкина, И. В. Транспортный коридор «Север - Юг» как фактор формирования Евразийского партнерства / И. В. Галкина // Транспорт в

интеграционных процессах мировой экономики : Материалы V Международной научно-практической онлайн-конференции, Гомель, 26 апреля 2024 года. – Гомель: Учреждение образования «Белорусский государственный университет транспорта», 2024. – С. 9-10. – EDN: KMEREW

4. Жуманазаров, Ж. Н. у. Энергетическое партнерство России и Узбекистана: новые проекты в газовой и электрической отраслях / Ж. Н. у. Жуманазаров // Горизонты экономики. – 2025. – № 4(91). – С. 215-221. – EDN: WVCDEL

5. Иншаков, А. А. Стратегическое развитие ПАО «Северсталь» в структуре металлургического сектора России и международного транспортного коридора «Север-Юг» / А. А. Иншаков, Д. С. Евдокимов // Стратегирование: теория и практика. – 2025. – Т. 5, № 4(18). – С. 507-524. – DOI 10.21603/2782-2435-2025-5-4-507-524. – EDN: ZBUDYE

6. Мамедова, И. А. Сравнительный анализ транспортных коридоров России: «Север-Юг», Транссибирская магистраль, Северный морской путь и транспортный коридор «Приморье» / И. А. Мамедова, Д. Г. Кахриманова // Региональные проблемы преобразования экономики. – 2025. – № 9(179). – С. 218-230. – DOI 10.26726/rppe2025v9saors. – EDN: NWUYFQ

7. Мухторова, И. Я. Узбекистан - Россия: новый этап проверенного временем стратегического партнерства / И. Я. Мухторова // Молодежная Неделя Науки Института промышленного менеджмента, экономики и торговли : Сборник трудов всероссийской студенческой научно-учебной конференции, Санкт-Петербург, 29 ноября – 03 2022 года. Том Часть 2. – Санкт-Петербург: Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого», 2022. – С. 273-275.

8. Некрасова, О. Л. Перспективы и барьеры развития международного транспортного коридора «Север-Юг»: разворот на Юг / О. Л. Некрасова, М. П. Третьяков // Донецкие чтения - 2025: образование, наука, инновации, культура и вызовы современности : Материалы X Международной научной конференции, посвященной 60-летию создания Донецкого научного центра, Донецк, 05–07 ноября 2025 года. – Донецк: Донецкий государственный университет, 2025. – С. 369-371.

9. Новикова, Е. С. Будущее транспортных коридоров Россия-Азия: проблемы и перспективы международного транспортного коридора «Север - Юг» / Е. С. Новикова,

А. А. Максимов // Вестник университета. – 2025. – № 6. – С. 104-117. – DOI 10.26425/1816-4277-2025-6-104-117. – EDN: QRXDLP

10. Саттарова, Б. Ш. Ключевые приоритеты Узбекистана по всестороннему развитию международного транспортного коридора «Север - Юг» / Б. Ш. Саттарова // Вызовы и решения для бизнеса: синергия компетенций : Сборник материалов IV Международного внешнеэкономического научно-практического форума, Москва, 23 ноября 2023 года. – Москва: Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова, 2023. – С. 197-202. – EDN: APERUQ

11. Толкачева, Е. В. Роль международного транспортного коридора «Север-Юг» в развитии международной торговли Евразийского региона / Е. В. Толкачева, П. И. Лукащук, А. А. Воронов // Экономика устойчивого развития. – 2025. – № 1(61). – С. 303-305. – EDN: TYYUIV