

**Ф.М.Н. Фарнир^{1*}, А.А. Ермекбаев^{1,}
С.М. Туркеева^{2}**

¹ Казахский национальный университет имени аль-Фараби, Алматы, Казахстан

² Южно-Казахстанский университет имени М. Ауэзова, Шымкент, Казахстан

*e-mail: francois_farnir@yahoo.be

ГЕОПОЛИТИКА ЛОГИСТИКИ: КОНКУРЕНЦИЯ ИЛИ СИНЕРГИЯ ТРАНСПОРТНЫХ МАРШРУТОВ ЕВРАЗИИ?

Актуальность исследования обусловлена растущей ролью Центральной Азии в глобальных геоэкономических процессах. Регион находится на пересечении ключевых транспортных маршрутов, соединяющих Европу, Азию и Ближний Восток. В последние десятилетия ведущие мировые державы, включая Россию, Китай, Индию, Турцию, Европейский Союз и США, проявляют возрастающий интерес к транспортной инфраструктуре региона. Международные проекты «Север-Юг» и «Новый шелковый путь» представляют собой амбициозные инициативы, направленные на создание альтернативных транспортных коридоров, способных изменить экономический ландшафт Центральной Азии и существенно повлиять на мировые цепочки поставок. Однако их реализация сопряжена с geopolитическими рисками, такими как усиление конкуренции между ведущими игроками и вероятность возникновения долговой зависимости стран-участниц.

Целью настоящего исследования является сравнительный анализ экономического потенциала и geopolитических рисков, связанных с проектами «Север-Юг» и «Новый шелковый путь». Работа также направлена на оценку их влияния на развитие и стабильность в Центральной Азии. Важным аспектом исследования является выявление возможных точек соприкосновения и противоречий между двумя инициативами, а также определение сценариев их дальнейшего сосуществования.

Методологическая основа исследования включает сравнительный анализ, системный подход и методы геоэкономического прогнозирования. Использование данных методов позволяет провести комплексный анализ влияния международных транспортных коридоров на экономическую динамику региона и оценить потенциальные риски, связанные с их реализацией.

Практическая значимость исследования заключается в разработке рекомендаций для политиков и бизнес-сообщества по минимизации geopolитических рисков и повышению экономической эффективности международных транспортных коридоров в Евразии. Полученные результаты могут быть использованы в стратегическом планировании транспортной политики стран Центральной Азии, а также в разработке мер по оптимизации логистики и инвестиционной привлекательности инфраструктурных проектов.

Геополитические аспекты исследования включают анализ взаимодействия ключевых игроков в регионе. Проекты «Север-Юг» и «Новый шелковый путь» рассматриваются как инструменты внешнеэкономического влияния России, Китая и Индии. Взаимодействие между этими странами и их стратегические интересы в Центральной Азии могут способствовать как сотрудничеству, так и возникновению новых линий geopolитического противостояния. Особое внимание уделяется влиянию транспортных коридоров на экономическую интеграцию региона и возможные механизмы урегулирования возникающих противоречий.

Таким образом, настоящее исследование позволяет более глубоко понять экономические и geopolитические процессы, определяющие развитие Центральной Азии, а также выработать рекомендации по повышению эффективности международных транспортных коридоров с учетом глобальных вызовов и региональной специфики.

Ключевые слова: Индия, Россия, Китай, Новый шелковый путь, Север-Юг, Центральная Азия, торговля, взаимодополняемость, конкурентная среда.

F. Farnir^{*1}, A.A. Yermekbayev¹, S.M. Turkeeva²

¹Al-Farabi Kazakh National University, Almaty, Kazakhstan

²M. Auezov South Kazakhstan University, Shymkent, Kazakhstan

*e-mail: francois_farnir@yahoo.be

Geopolitics of Logistics: Competition or Synergy among Eurasian Transport Routes?

The relevance of this study stems from the growing role of Central Asia in global geoeconomic processes. The region lies at the crossroads of key transport routes connecting Europe, Asia, and the Middle East. In recent decades, major world powers – including Russia, China, India, Turkey, the European Union, and the United States – have shown increasing interest in the region's transport infrastructure. The international projects "North–South" and the "New Silk Road" represent ambitious initiatives aimed at creating alternative transport corridors that could reshape the economic landscape of Central Asia and significantly influence global supply chains. However, their implementation is associated with geopolitical risks, such as intensified competition among major players and the potential for participating countries to fall into debt dependence.

The aim of this study is to conduct a comparative analysis of the economic potential and geopolitical risks associated with the "North–South" and "New Silk Road" projects. The research also seeks to assess their impact on development and stability in Central Asia. An important aspect of the study is identifying possible points of convergence and contradiction between the two initiatives, as well as outlining scenarios for their future coexistence.

The methodological basis of the research includes comparative analysis, a systems approach, and methods of geoeconomic forecasting. These methods enable a comprehensive examination of the impact of international transport corridors on the region's economic dynamics and help assess the potential risks linked to their implementation.

The practical significance of the study lies in the development of recommendations for policymakers and the business community to minimize geopolitical risks and enhance the economic efficiency of international transport corridors across Eurasia. The results obtained can be used in strategic planning of transport policies in Central Asian countries, as well as in designing measures to optimize logistics and improve the investment appeal of infrastructure projects.

The geopolitical aspects of the study include an analysis of the interactions among key players in the region. The "North–South" and "New Silk Road" projects are viewed as instruments of foreign economic influence by Russia, China, and India. The interaction between these countries and their strategic interests in Central Asia can contribute either to enhanced cooperation or the emergence of new geopolitical fault lines. Special attention is given to the influence of transport corridors on regional economic integration and the possible mechanisms for resolving arising contradictions.

Thus, this study provides a deeper understanding of the economic and geopolitical processes shaping the development of Central Asia, and offers recommendations for improving the effectiveness of international transport corridors in light of global challenges and regional specificities.

Key words: India, Russia, China, New Silk Road, North–South, Central Asia, trade, complementarity, competitive environment.

Ф.М.Н. Фарнир^{*1}, А.А. Ермекбаев¹, С.М. Туркеева²

¹Әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті, Алматы, Қазақстан

²М. Әуезов атындағы Оңтүстік Қазақстан университеті, Шымкент, Қазақстан

*e-mail: francois_farnir@yahoo.be

Логистика геосаясаты: Еуразия көлік бағыттарының бәсекелестігі ме, әлде үйлесімділігі ме?

Орталық Азияның жаһандық, геоэкономикалық үдерістердегі рөлінің артуы бұл зерттеудің өзектілігін айқындайды. Аймақ Еуропа, Азия және Таяу Шығысты байланыстыратын негізгі көлік маршруттарының тоғысында орналасқан. Соңғы онжылдықтарда Ресей, Қытай, Үндістан, Түркия, Еуропалық Одақ және АҚШ сынды жетекші әлемдік державалар аймақтың көлік инфрақұрылымына ерекше қызығушылық танытып отыр. «Солтүстік–Оңтүстік» және «Жана Жібек жолы» халықаралық жобалары Орталық Азияның экономикалық ландшафтына әсер етіп, жаһандық жеткізу тізбектерін қайта құруға бағытталған баламалы көлік дәліздерін құруға арналған ауқымды бастамалар болып табылады. Алайда бұл жобалардың жүзеге асуы геосаяси қауіп-қатерлермен, атап айтқанда, жетекші ойыншылар арасындағы бәсекелестіктің қүшесінде және қатысушы елдердің борыштық тәуелділікке тұсу ықтималдығымен үштасады.

Осы зерттеудің мақсаты – «Солтүстік–Оңтүстік» пен «Жана Жібек жолы» жобаларының экономикалық әлеуеті мен геосаяси қауіптерін салыстырмалы талдау. Сондай-ақ бұл жұмыс олардың

Орталық Азиядағы даму мен тұрақтылыққа тигізетін ықпалын бағалауға бағытталған. Зерттеудің маңызды қырларының бірі – осы екі бастаманың өзара ықпалдасу мен қайшылық нүктелерін айқындау және олардың болашақтағы қатар өмір сүру сценарийлерін анықтау.

Зерттеудің әдіснамалық негізін салыстырмалы талдау, жүйелік тәсіл және геоэкономикалық болжау әдістері құрайды. Бұл әдістер халықаралық көлік дәліздерінің аймақтың экономикалық дамуына әсерін кешенді түрде талдауға және олардың жүзеге асуына байланысты ықтимал қауіптерді бағалауға мүмкіндік береді.

Зерттеудің практикалық маңыздылығы – саясаткерлер мен іскер қауымдастық үшін Еуразиядағы халықаралық көлік дәліздерінің экономикалық тиімділігін арттыру және геосаяси тәуекелдерді азайту бойынша ұсынымдар әзірлеу. Алынған нәтижелер Орталық Азия елдерінің көлік саясатын стратегиялық жоспарлауда, сондай-ақ логистиканы оңтайландыру және инфрақұрылымдық жобалардың инвестициялық тартымдылығын арттыру шараларын жасауда қолданылуы мүмкін.

Геосаяси аспектілерге аймақтағы негізгі ойыншылардың өзара іс-қимылын талдау кіреді. «Солтүстік–Оңтүстік» және «Жаңа Жібек жолы» жобалары Ресей, Қытай және Үндістанның сыртқы экономикалық ықпал ету құралдары ретінде қарастырылады. Бұл елдердің Орталық Азиядағы өзара іс-қимылы мен стратегиялық, мұдделері ынтымақтастықты қүшетуі немесе жаңа геосаяси қақтығыс желілерінің пайда болуына алып келіү мүмкін. Негізгі назар көлік дәліздерінің аймақтық, экономикалық интеграцияға әсеріне және туындастырылған айшылықтарды реттеу тетіктеріне аударылады.

Осылайша, бұл зерттеу Орталық Азиядағы экономикалық және геосаяси үдерістерді тереңірек түсінуге мүмкіндік береді және жаһандық сын-қатерлер мен өнірлік ерекшеліктерді ескере отырып, халықаралық көлік дәліздерінің тиімділігін арттыру жөнінде ұсынымдар әзірлеуге жол ашады.

Тұйін сөздер: Үндістан, Ресей, Қытай, Жаңа Жібек жолы, Солтүстік–Оңтүстік, Орталық Азия, сауда, өзара толықтыру, бәсекелестік орта.

Введение

Торговая конкуренция между Китаем и Индией за европейский рынок обостряется на фоне стремления обеих стран укрепить свои позиции в глобальной экономике и усилить экспортные возможности. В этом контексте сформировались два значимых конкурентных проекта, направленных на улучшение транспортной связности Евразии: Новый шелковый путь и коридор «Север-Юг».

Инициатива «Нового шелкового пути», была предложена председателем КНР Си Цзиньпином в 2013 году во время своего визита в Астану, оно представляет собой крупномасштабную геоэкономическую стратегию, которая ориентируется на расширение и диверсификацию торговых путей между Китаем и Европой, и на углубление экономического сотрудничества со странами которые находятся вдоль этих маршрутов. Это грандиозный проект, известен также под названием «Один пояс – один путь», который охватывает широкий спектр инфраструктурных инициатив, включающих строительство железных дорог, автомагистралей, морских портов, нефте и газо трубопроводов и телекоммуникационных систем. Важность данной инициативы выходит за рамки логистических задач, она также служит

формой расширения глобального экономического и политического влияния официального Пекина, что вызывает как поддержку, так и обеспокоенность со стороны различных государств.

Инициатива не только способствует развитию инфраструктуры, но и нацелена на гармонизацию торговых правил, снижение тарифных барьеров и облегчение трансграничных инвестиций, что в совокупности должно стимулировать экономический рост и процветание в регионе.

Основная цель, преследуемая официальным Пекином, заключается в попытке диверсификации торговых маршрутов Китая идущих в сторону Европы. Используемый ныне и основной традиционный морской путь, подвержен геополитическим рискам и проблемам, которые включают в себя, такие проблемы как «спорные территории» в Южно-Китайском море, которые в следствии могут стать источником или фактором дестабилизации. Помимо этого, Индия, считающаяся конкурентом Китая, потенциально может заблокировать этот путь благодаря контролю над стратегическими Андаманскими и Никобарскими островами. Следует также отметить, что Малаккский пролив, Аденский залив и побережье Сомали представляют собой регионы с высокой угрозой пиратских нападений, а йеменские хуситы могут атаковать суда в этих

водах. Хотя по отношению к китайским контейнеровозам попыток атак не предпринимались. Также надо учитывать, перегруженность Малаккского пролива и Суэцкого канала которые также создают дополнительные сложности. Новый шелковый путь (НШП) включает несколько маршрутов, проходящих через территорию Российской Федерации, Пакистана, Северный морской путь, Центральную Азию и другие регионы. Инициатива также направлена на развитие стран, через которые он проходит, с целью формирования новых рынков для китайской торговли, таким образом формируется зона особых экономических присутствия Китая.

Проект «Север–Юг», инициированный в 2000 году Россией, Индией и Ираном, представляет собой многостороннюю транспортную инициативу, направленную на установление эффективного мультимодального транспортного коридора, соединяющего Индийский океан и Персидский залив через Иран с Российской Федерацией и далее с Северной Европой.

К данному соглашению присоединились одиннадцать дополнительных государств, среди которых, такие страны как Армения, Азербайджан, Казахстан, Кыргызская Республика, Таджикистан, Турция, Украина, Беларусь, Оман, Сирия и Болгария. Международный транспортный коридор «Север–Юг» имеет цель сокращение времени и задержек при перевозке грузов между Индией и Россией, и с другими странами, расположенными вдоль маршрута, по сравнению с традиционным морским путем через Суэцкий канал. Ключевая задача проекта, это сформировать конкурентоспособную альтернативу ныне существующим логистическим направлениям, предлагая более быстрый и экономически эффективный способ доставки товаров на рынки Европы. Реализация коридора будет способствовать росту товарооборота между Дели и Москвой, и другими странами-участницами, таким образом стимулируя экономическое развитие стран региона. Помимо этого, данный маршрут рассматривается как стратегически важный канал для движения товаров по направлению Индия–Иран–Азербайджан–Россия–Европейский Союз.

Это особенно важно для Индии, стремящейся развивать свои экономические коридоры и инфраструктуру морского транспорта, учитывая ее географическое положение и растущую роль в мировой экономике. Реализация проекта предполагает развитие транспортной инфраструкту-

ры, включая железные дороги, автомобильные дороги, порты и терминалы, а также упрощение таможенных процедур и снижение торговых барьеров. Значительное внимание уделяется строительству железной дороги Решт–Астара в Иране, которая является ключевым звеном в коридоре «Север–Юг». Завершение этого участка позволит обеспечить непрерывное железнодорожное сообщение между Индией и Россией через Иран и Азербайджан. Инфраструктура играет одну из самых примечательных ролей в развитии страны, поэтому ее называют «жизненно важной линией страны» (Belov & Binish, 2022).

Современный geopolитический ландшафт характеризуется усилением взаимосвязанности и взаимозависимости между различными регионами мира, что обусловлено развитием технологий, расширением торговли и углублением интеграционных процессов. В этом контексте Центральная Азия приобретает особое значение в качестве ключевого звена в формирующейся системе глобальных экономических связей. Располагаясь на стыке Европы и Азии, регион обладает уникальным геостратегическим положением, которое делает его важным участником трансконтинентальных транспортных и энергетических проектов (Ikromov, 2019). Интерес к региону проявляют как ближайшие соседи, так и крупные мировые державы, стремящиеся укрепить свои позиции в Центральной Азии и использовать её потенциал для реализации собственных геополитических и геоэкономических целей. Центральная Азия, находящаяся между Россией, Китаем, Закавказьем, с выходом на Турцию, Афганистаном и Пакистаном, с выходом к Аравийскому морю, занимает стратегическое географическое положение (Faronova, 2021). Этот регион не имеет прямого выхода к Мировому океану, но богат природными ресурсами (Khetran & Khalid, 2019). Государства Центральной Азии стремятся к активному участию в международных отношениях, что способствует их развитию и укреплению государственности (Cornell & Frederick Starr, 2020).

Их реализация способна оказать значительное влияние на экономическое развитие региона и существенно изменить глобальные цепочки поставок, однако сопряжена с геополитическими рисками, включая усиление конкуренции за влияние в регионе и возможность долговой зависимости стран-участниц.

Новизна данного исследования заключается в комплексном сравнительном анализе двух

ключевых международных инфраструктурных инициатив – НШП и INSTC – с акцентом на их экономический потенциал и geopolитические риски, а также оценке их влияния на развитие и стабильность в Центральной Азии. Сравнительный анализ экономических и geopolитических аспектов этих двух проектов, особенно в контексте Центральной Азии, остается недостаточно изученным.

Объектом исследования являются международные инфраструктурные инициативы «Север-Юг» и «Новый шелковый путь», а также страны Центральной Азии. Предметом исследования выступают экономический потенциал данных проектов, geopolитические риски и их влияние на развитие региона. Гипотеза данной работы заключается в том, что сосуществование проектов «Новый шелковый путь» и «Север-Юг» может стать источником напряжения в Центральной Азии.

Данная работа имеет практическую значимость, поскольку результаты анализа могут быть использованы для разработки рекомендаций по минимизации geopolитических рисков и повышения экономической эффективности международных транспортных коридоров в Евразии.

Концептуальная основа исследования

В работе над исследованием авторы исходили из следующих концепций: концепция взаимодополняемости транспортных коридоров предполагает, что различные транспортные маршруты и инфраструктурные проекты могут дополнять друг друга, усиливая эффективность международной торговли и экономического сотрудничества. Это особенно актуально в условиях глобализации, когда страны стремятся диверсифицировать свои транспортные сети для повышения устойчивости. Концепция конкуренции между международными торговыми маршрутами подразумевает, что различные транспортные коридоры соперничают за долю в глобальной торговле, привлекая грузопотоки и инвестиции.

Конкуренция между странами сегодня проявляется не только в борьбе за экономические выгоды – это, как снижение расходов на перевозку, – но и в стремлении к политическому влиянию на стратегически важные регионы. В ответ на санкции и изменения в глобальной обстановке Россия разработала стратегию «Поворот на Восток» (Lo, 2015), которая направле-

на на углубление сотрудничества с азиатскими державами, в частности с Китаем и Индией. Индия, в свою очередь, еще в 2014 году инициировала политику «Смотри на север» (Look North Policy, MEA India, 2014), чтобы укрепить связи с Центральной Азией и Россией и тем самым укрепить свое присутствие на Евразийском пространстве и обеспечить энергетическую устойчивость. Можно утверждать, что со временем эта инициатива переросла в более активную стратегию – «Действуй на Север» (Act North Policy). Иран также сделал выбор в пользу Востока. Суть его стратегии «Взгляда на Восток» направлена на сближение с азиатскими странами, чтобы преодолеть международную изоляцию и занять более уверенные позиции на мировой арене. Китай же предложил масштабную концепцию «Общее процветание» – та инициатива предлагает миру новый путь к решению глобальных проблем – через сотрудничество, а не соперничество.

Концепция «многовекторности» является стратегией стран Центральной Азии, позволяющей им балансировать между различными geopolитическими центрами, минимизируя зависимость от одного партнера.

Концепция многополярности, которая подразумевает наличие нескольких центров силы в мировой политике, и это дает возможность странам противодействовать гегемонии стран Запада и отстаивать общие принципы равноправия, суверенитета и многостороннего сотрудничества. В рамках указанного подхода особое внимание также уделяется децентрализации глобального управления и вопросам укрепления роли региональных акторов.

Теоретической основой исследования выступают неолиберальный институционализм и китайская теория международных отношений. Неолиберализм, который развивает идеи классического либерализма, делает акцент на значении международных институтов, сотрудничества и взаимозависимости как факторов, которые способствуют стабильности всей международной системы. Как направление, оно возникло как реакция на доминирование реалистских парадигм, включая неореализм, и предлагает более оптимистичный взгляд на перспективы межгосударственного взаимодействия. Среди ключевых представителей данного направления можно выделить Роберта Кохейна и Джозефа Ная (Keohane & Nye, 1987), которые подчеркивают важность институциональных механизмов

и многосторонней дипломатии в обеспечении международного порядка.

Китайская теория международных отношений, известная как «моральный реализм» или «этический реализм», представляет собой оригинальный подход, сочетающий принципы традиционного классического реализма с конфуцианскими морально-этическими установками, это так называемый симбиоз. В центре данной парадигмы, это идея о том, что внешняя политика государства должна учитывать не только свои национальные интересы, но и моральную ответственность государств перед другими участниками международной системы.

Методы исследования

В данном исследовании, авторы опираются на широкий спектр источников, включая статистические данные, официальные документы, аналитические доклады и научные публикации. Основной метод, это метод сравнительного анализа международного транспортного коридора «Север-Юг» и китайской

Данные, использованные в данной работе, основаны на первоисточниках, официальных документах и научных статьях, что повышает достоверность выводов. Применяемая методология способствует формированию стратегических решений о сотрудничестве и конкуренции между странами, а также расширяет методологическую базу исследований транспортных коридоров. Таким образом, данная методология актуальна как для научных исследований, так и для практического применения в сфере международной торговли, логистики и геополитики.

Гипотеза данного исследования основывается на предположении, что, несмотря на существующую критику транспортно-логистических проектов, в которых участвуют Китайская Народная Республика, Индия и Российская Федерация, коридоры «Север-Юг» и «Восток-Запад», пересекающиеся на территории Казахстана и стран Центральной Азии, не следует рассматривать как конкурирующие. Напротив, их следует воспринимать как взаимодополняющие инициативы, способствующие интеграции и развитию региональной экономики.

Обзор научной литературы

Литература касательно деятельности транспортных коридоров очень богата, в основном

изучением данной темы заняты исследователи стран, имеющих непосредственное отношение к проектам, рассматриваемым в данном исследовании. В своей работе «Международный транспортный коридор «Север-Юг»» А.Ю. Вискова предлагает определение международных транспортных коридоров (МТК) и мультимодальных транспортно-логистических центров (МТЛЦ), рассматривает три маршрута коридора «Север-Юг» (МТКСЮ) и их особенности. В её анализе делается вывод, что наиболее целесообразным является использование западного коридора через Кавказ, так как он позволяет сократить логистические издержки и время доставки товаров. В свою очередь, Ху Дэкун и Чжу Сяочао в своей работе исследуют геополитическую стратегию Индии в контексте её отношений с США, Россией и Китаем. (Вискова, 2019)

Кашиф Хасан Хан (Khan, 2024) акцентирует внимание на потенциале порта Чабахар, а Даниял Ранджбар Мешкин (Meshkin, 2024) подчеркивает роль западных санкций в реализации проекта МТКСЮ. В своей работе «Центрально-азиатские логистические проекты и Новый шелковый путь» Виктор Борисович Базаров детально описывает проекты ТРАСЕКА, подчеркивая, что их потенциал зависит от реализации Нового Шелкового Пути (ОПОП), а также от Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), которое играет роль сдерживающего фактора для влияния России и Китая в Центральной Азии.

Андрей Олегович Строганов вместе с Диной Малышевой обращает внимание на другие важные направления развития российской транспортной инфраструктуры. В их поле зрения – Транссибирская магистраль, Байкало-Амурская магистраль и Северный морской путь, которые рассматриваются как стратегические альтернативы в условиях растущего интереса к проекту «Нового шелкового пути». Исследователи подчеркивают, что участие России в этом проекте сопряжено как с новыми возможностями, так и с определёнными рисками (Базаров, 2018; Строганов, 2016).

Китайский автор Цзинь Лин в работе с выразительным заголовком «一带一路：中国的马歇尔计划?» («ОПОП: Китайский план Маршала?») ставит под сомнение правомерность параллелей между китайской инициативой и американским послевоенным планом. По его мнению, в отличие от Плана Маршала, который был средством политического влияния США с

целью сдерживания СССР, китайская инициатива строится на принципах многостороннего партнёрства и не навязывает политических условий (Лин, 2015).

Рафаэлло Пантуッチи изучает эволюцию связей Китая с государствами Центральной Азии, особо выделяя роль Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) как ключевой площадки для регионального диалога. А исследователи Рамакрушна Прадхан и Сиба Шанкар Моханти рассматривают инициативу «Один пояс – один путь» сквозь призму классической геополитики, в частности теории «Хартленда», и анализируют, как ШОС вписывается в эту стратегическую картину (Пантуッチи, 2021; Шанкар, 2021).

Российский автор, Андрей Валентинович Грозин делает акцент на потенциале Международного транспортного коридора «Север–Юг», подчеркивая, что он выгоден для всех его участников, особенно для стран ЕАЭС и Ирана. По его мнению, проект открывает значительные экономические перспективы и одновременно способствует укреплению взаимодействия между Россией и прикаспийскими государствами.

Дина Малышева отмечает, что МТКСЮ может стать альтернативой Суэцкому каналу, особенно с учетом контроля западных держав над традиционными морскими маршрутами, что делает проект особенно актуальным для России, стремящейся восстановить свои логистические каналы после разрыва с европейскими партнерами (Грозин, 2012) (Малышева, 2021).

Среди сложностей проекта МТКСЮ выделяются политические риски, санкции, а также различия в инфраструктуре стран-участников, что может затруднить его реализацию. В то же время, по мнению авторов, МТКСЮ представляет собой сбалансированный проект, в отличие от ОПОП, в котором Китай играет ведущую роль. Это позволяет надеяться на сближение и кооперацию между двумя проектами.

Дискуссия

Среди возможных сценариев развития коридора «Север–Юг» и инициативы «Новый шелковый путь» (НШП) наименее вероятными являются провал одного из этих проектов или их одновременный крах, учитывая быстрый рост и значительный экономический потенциал обоих направлений. В связи с этим следует сосредоточиться на трех остальных сценариях: интеграция международного транспортного коридора

«Север–Юг» (МТКСЮ) в НШП, мирное сосуществование этих проектов и конкуренция между ними.

На текущий момент интеграция МТКСЮ в НШП представляется наименее вероятным сценарием. Существует несколько потенциальных путей подключения коридора «Север–Юг» к НШП:

- В перспективе транспортный коридор «Север – Юг» может быть логически связан с Морским шелковым путем XXI века – за счёт выхода через индийские или иранские порты. Такое соединение откроет новые возможности для морских и сухопутных маршрутов в рамках широкой евразийской логистики.

- Слияние маршрута «Китай – Мьянма – Бангладеш – Индия» с инициативой «Один пояс – один путь» и Международным транспортным коридором «Север–Юг» представляет собой ключевую возможность для укрепления региональной взаимосвязанности и экономической интеграции на пространстве Азии. Развитие данного маршрута обладает высоким потенциалом для согласования целей и интересов коридора «Север – Юг» с более широкими задачами ОПОП. Такая синергетическая интеграция способна открыть беспрецедентные перспективы в сфере упрощения торговли, модернизации инфраструктуры и углубления геополитического взаимодействия между странами-участницами.

- Экономический коридор Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма (ВСИМ) представляет собой концепцию субрегионального сотрудничества в рамках форума регионального взаимодействия Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма, продвигаемую совместно правительствами четырёх стран. Он является одним из шести ключевых экономических коридоров в рамках инициативы «Один пояс – один путь». Данный коридор связывает регионы Южной, Юго-Восточной и Восточной Азии, что способствует не только интенсификации торговых потоков, но и развитию культурного обмена между ними (Alam, 2019).

- Рассмотрим потенциал сопряжения существующего Срединного коридора инициативы «Один пояс – один путь» с восточной веткой международного транспортного коридора «Север – Юг» на территории Казахстана, а также с западной веткой, пролегающей через Азербайджан, для выявления перспектив развития трансевразийских перевозок и оптимизации ло-

гистических маршрутов. Срединный коридор, являясь частью китайской инициативы, направлен на интеграцию Евразийского континента в экономическом и транспортно-логистическом плане. МТКСЮ, в свою очередь, представляет собой мультимодальный маршрут, соединяющий Индию, Иран, Азербайджан, Россию и другие страны (Abrahamyan & Petrosyan, 2023). Сопряжение этих двух коридоров может создать синергетический эффект, увеличив пропускную способность, снизив транспортные издержки и повысив надёжность поставок. Расположенные между Европой, Россией и Южной Азией, пять стран Центральной Азии заинтересованы в развитии и участии в более широких трансконтинентальных торгово-транзитных коридорах.

- Кроме того, рассматривается возможность интеграции коридора «Север–Юг» с южными маршрутами, проходящими через Иран или Туркменистан. Особенно перспективной выглядит восточная ветка МТКСЮ, где Узбекистан может стать важным узловым звеном между различными транспортными системами региона.

- Существующий Срединный коридор инициативы НШП также может быть технически и логистически сопряжён с восточной веткой МТКСЮ на территории Казахстана или с западной – в Азербайджане. Это откроет дополнительные транзитные возможности для всего региона.

- Наконец, Северный коридор, проходящий через Россию, имеет потенциал интеграции с МТКСЮ в пределах российской территории, что придаст дополнительную связность евразийской транспортной архитектуре и укрепит трансконтинентальные связи.

Следует отметить, что при правительстве Сингха Индия и Китай активно сотрудничали в рамках НШП, однако правительство Моди проявляет осторожность в отношении китайских проектов, опасаясь роста влияния Китая.

Индия и Китай, это две огромные страны с давней историей, впечатляющим экономическим ростом и растущим экономическим и политическим влиянием в мире. Но надо отметить что между ними есть и сложности: такие как территориальные споры, разные интересы и особенно, это близкие отношения Китая с Пакистаном, с которым у Индии напряжённые отношения, длиющиеся уже десятилетиями. Несмотря на это, обе страны входят в БРИКС и ШОС, где им приходится обсуждать общие проблемы и искать точки соприкосновения. Также две

страны являются основными акторами глобального юга.

Когда речь заходит о крупных инфраструктурных проектах, таких как китайская инициатива «Один пояс – один путь» и индийский транспортный коридор «Север–Юг», неизбежно возникает вопрос: будут ли эти страны сотрудничать или конкурировать? Ведь на первый взгляд экспертам кажется, что интересы Пекина и Дели сталкиваются.

Бесспорно, соперничество между такими крупными игроками, это вещь вполне ожидаемая. Но оно может проявляться в политике, экономике и даже логистике. Но это не значит, что всё сведётся к конфронтации. Наоборот, учитывая сложную ситуацию в мировой экономике, санкции, конфликты и внутренние трудности, обе страны понимают: мирное сосуществование и взаимная выгода предпочтительнее напряжённости. Индия, например, сталкивается с ограниченными финансовыми возможностями для продвижения собственных мегапроектов, что делает её особенно заинтересованной в сотрудничестве и поиске надежных партнёрств.

Хотя китайский проект намного масштабнее, это не исключает возможностей для Индии. Эти две страны имеют схожие цели, как доступ к ресурсам Ирана, России, стран Центральной Азии, и вполне могут сосуществовать, не мешая друг другу. Более того, у них разные сильные стороны: Индия известна своей фармацевтикой, а Китай – промышленным производством и технологиями. Они возможно могут не конкурировать, а дополнять друг друга точно.

Важно помнить, ни Индия, ни Китай не заинтересованы в дестабилизации региона. Угрозы терроризма, международные санкции, политическая нестабильность, всё это общее для обеих стран. Поэтому сотрудничество может быть не просто возможным, а важной необходимостью. Тем более что конечная цель обоих проектов, это создать больше маршрутов, больше партнёрств и больше создавать экономических возможностей.

Так что, несмотря на противоречия и осторожность, путь Индии и Китая в Евразии вполне может быть не троцкой соперничества, а дорогой осознанного взаимоуважения и pragmatичного сотрудничества.

России, Ирану и странам Кавказа и Центральной Азии выгодно одновременно сотрудничать как с Китаем, так и с Индией, а также между собой, чтобы избежать зависимостей от

одной страны. Аналогично, как НШП, так и коридор «Север-Юг» делятся на несколько коридоров, что позволяет ни Индии, ни Китаю зависеть от единственного маршрута. Это является вопросом экономической безопасности. По этой причине средний коридор НШП не угрожает северному коридору, а южный коридор не представляет угрозы для среднего коридора. Все коридоры НШП и МТКСЮ дополняют друг друга.

Между ними, а также между МТКСЮ и НШП, происходит не конкуренция, а диффузия: все маршруты используются для обеспечения альтернатив в случае возникновения проблем с одним из них. Торговля между странами-участницами МТКСЮ и НШП осуществляется по тем же принципам. У этой политики есть два основных результата: первый – это распределение прибыли от маршрутов и коридоров между членами МТКСЮ и НШП, второй – это гарантии торговой безопасности и экономической независимости на фоне торговой интеграции. Иными словами, увеличивая количество стран-партнеров, маршрутов и коридоров, государства обеспечивают себе экономическую безопасность и независимость, способствуя интеграции между странами и процессам регионализации и глобализации.

В рамках проведённого исследования был осуществлён всесторонний контент-анализ двух масштабных инфраструктурных инициатив – Международного транспортного коридора «Север – Юг» и китайской инициативы «Один пояс, один путь». Особое внимание былоделено позициям стран-участниц, историческим предпосылкам формирования этих проектов, а также существующим и потенциальным маршрутам. Сравнительный анализ позволил выявить как схожие элементы в их структуре и целях, так и принципиальные отличия, обусловленные геополитическими интересами и экономическими приоритетами. На основе полученных данных были сформулированы пять возможных сценариев взаимодействия между двумя маршрутами, отражающих как риски, так и точки соприкосновения этих инициатив.

Заключение

Геополитический ландшафт Центральной Азии претерпевает сложную трансформацию, обусловленную возрастанием влияния внешних акторов, стремящихся к доминированию в регионе. Пересечение стратегических интересов

ведущих мировых держав – России, Китая и Соединённых Штатов – существенно повысило геополитическую значимость Центральной Азии. Подъём Китая и Индии как экономических держав ознаменовал начало новой эпохи конкуренции за ресурсы, рынки и политическое влияние в регионе. При этом государства Центральной Азии уже не являются пассивными наблюдателями, а, напротив, играют активную роль в региональных процессах, формируя собственные институты и стратегии для адаптации к сложной внешнеполитической среде (Cornell & Frederick Starr, 2020).

Благодаря своему географическому положению – на перекрёстке Евразии – регион выступает ключевым сухопутным мостом между Европой и Азией, что делает его важным транзитным узлом для торговли и энергетических потоков. Это обстоятельство привлекает внимание стран, стремящихся к расширению своей взаимосвязанности и укреплению доступа к новым рынкам.

Инфраструктурное строительство стало одним из центральных инструментов геополитической конкуренции в Центральной Азии. Индия и Китай используют свои экономические ресурсы для продвижения стратегических интересов через развитие логистических и торговых маршрутов. Китайская инициатива «Один пояс – один путь» (ОПОП), основанная на масштабных инвестициях в инфраструктуру, преследует цель углубления транспортной связности между Китаем и Центральной Азией, параллельно усиливая экономическое и политическое присутствие Пекина в регионе. В то же время Индия реализует проекты, такие как порт Чабахар в Иране, стремясь создать альтернативные маршруты доступа в Центральную Азию в обход Пакистана и тем самым расширить свои экономические связи с региональными рынками (Kennan Cable No.23: Putin's Middle East Triangle, 2025).

Конкуренция между этими инфраструктурными инициативами способна спровоцировать геополитическую напряжённость, поскольку страны стремятся закрепить контроль над ключевыми транспортными артериями и ресурсами. Взаимодействие между различными моделями региональной взаимосвязанности формирует сложную сеть альянсов и соперничеств, в рамках которой государства Центральной Азии вынуждены вести тонко выверенную внешнюю политику, балансируя свои отношения с различными внешними акторами.

Реализация INSTC и BRI может существенно повлиять на экономическую динамику региона и трансформировать глобальные логистические цепочки, создавая как новые возможности, так и geopolитические вызовы.

Научная новизна работы заключается в комплексном сравнении экономического потенциала и geopolитических последствий двух крупнейших транспортных инициатив.

В рамках исследования особое внимание было уделено влиянию транспортных инициатив на устойчивость и развитие Центральной Азии – региона, который играет всё более значимую роль в евразийской логистике, но при этом остаётся недостаточно изученным в научной литературе с точки зрения geopolитического и экономического воздействия проектов «Север – Юг» и «Один пояс – один путь».

Перспективные направления дальнейших исследований. Провести сравнительный анализ экономической политики Китая и Индии в таких странах, как Иран, государства Центральной Азии, Южного Кавказа и Россия. Это позволит более точно оценить масштабы торговой и инвестиционной конкуренции между Пекином и Нью-Дели в рамках реализации маршрутов ОПОП и «Север – Юг».

Сопоставить проекты «Север – Юг» и ОПОП с другими транспортными инициативами, действующими в регионе, например, с ТРАСЕКА, чтобы определить их вклад в формирование новой транспортно-логистической архитектуры Евразии.

В контексте современной геополитической динамики, взаимодействие между Китаем и Индией в Евразии представляет собой сложный и многогранный процесс, подверженный влиянию как внутренних факторов, так и внешнего вмешательства третьих сторон. Рассмотрение перспектив сближения этих двух держав требует анализа не только их стратегических интересов, но и потенциальных угроз и возможностей, возникающих в результате действий других государств, стремящихся повлиять на региональный баланс сил. Концептуальные проблемы нарастания тенденций новой «холодной войны» и формирования Евразийской дуги нестабильности в XXI веке вызывают постоянный интерес международников, историков, политологов, поскольку глобальное противостояние ведущих мировых держав все больше затрагивает не только политические и экономические аспекты, но и вопросы безопасности и военного присутствия.

Литература

- Abrahamyan, V., & Petrosyan, S. (2023). A comparative assessment of the efficiency of the “South-West” and “North-South” transport corridors and prospects for their development. E3S Web of Conferences, 403, 7027. <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202340307027>
- Alam, M. S. (2019). China-Bangladesh Relation: a Quest for Bangladesh’s Integrating into Sino-Myanmar Connectivity. Bangladesh Journal of Public Administration, 27(1). <https://doi.org/10.36609/bjpa.v27i1.6>
- Asmus, G., Eichenauer, V. Z., Fuchs, A., & Parks, B. C. (2021). Does India Use Development Finance to Compete With China? A Subnational Analysis. SSRN Electronic Journal. <https://doi.org/10.2139/ssrn.3866397>
- Belov, V. I., & Binish. (2022). India, Russia and Iran: a New Study on “North — South” International Transport Corridor. Information and Innovations, 16(4), 18. <https://doi.org/10.31432/1994-2443-2021-16-4-18-25>
- Cornell, S. E., & Frederick Starr, S. (2020). Kazakhstan’s Role in International Mediation under First President Nursultan Nazarbayev.
- Faronova, Yu. V. (2021). Geographic features of Central Asian countries and China’s geopolitical interests in the region. Doklady Bashkirskogo Universiteta, 334. <https://doi.org/10.33184/dokbsu-2021.5.7>
- Ikromov, J. (2019). Tajikistan’s Perspective on Eurasia. India Quarterly A Journal of International Affairs, 75(1), 100. <https://doi.org/10.1177/0974928418821470>
- Kennan Cable No.23: Putin’s Middle East Triangle. (2025).
- Keohane, R. O., & Nye, J. S. (1987). Power and interdependence: World politics in transition (3rd ed.). Little, Brown.
- Khan, K. Kh. (2024, September 4). A Discourse on Economic Corridors: INSTC and Chabahar Port. Saudi Journal of Economics and Finance. https://www.researchgate.net/profile/Kashif-Khan-51/publication/383869490_A_Discourse_on_Economic_Corridors_INSTC_and_Chabahar_Port/links/66dea150b1606e24c21b24f7/A-Discourse-on-Economic-Corridors-INSTC-and-Chabahar-Port.pdf
- Khan, Sh. (2021, October 1). INSTC (International North South Transport Corridor) connecting Eurasia and India. Euras Journal of Science, 1(1). <https://ejoss.euras-edu.org/wp-content/uploads/2023/08/10.17932/EJOS.2021.0232021.101.pdf#page=53>
- Khetran, M. S. B., & Khalid, M. H. (2019). The China-Pakistan Economic Corridor: Gateway to Central Asia. China Quarterly of International Strategic Studies, 5(3), 455. <https://doi.org/10.1142/s2377740019500179>

- Lo, B. (2015). Russia's Eastern direction – Distinguishing the real from the virtual. *Russie.Nei.Visions*, 87. <https://www.ifri.org/en/publications/etudes-de-lifri/russienevisions/russias-eastern-direction-distinguishing-real-virtual>
- Mazumdar, A. (2021). FROM “Look East” to “Act East”: India’s evolving engagement with the Asia-Pacific Region. *Asian Affairs*, 52(2), 357. <https://doi.org/10.1080/03068374.2021.1912467>
- Meshkin D. (2024). International North-South Transport Corridor as a Tool to Counter Western Sanctions. *Eastern Analytics*, vol. 15 (3), pp. 37-49. DOI: <https://doi.org/10.31696/2227-5568-2024-03-037-049>
- Ministry of External Affairs of India. (2014). India’s “Act East” policy. <https://mea.gov.in>
- Minhao, C. (2015). China’s New Silk Road Initiative. *Istituto Affari Internazionali*. <https://www.jstor.org/stable/pdf/resrep09680.pdf>
- Pantucci, R. (2021). China in Central Asia: The First Strand of the Silk Road Economic Belt. In *Great Potential, Many Pitfalls*. <https://www.taylorfrancis.com/chapters/edit/10.4324/9781003054788-3/china-central-asia-first-strand-silk-road-economic-belt-raffaello-pantucci>
- Pradhan, R., & Shankar, S. (2021, March 15). Chinese Grand Strategies in Central Asia: The Role of Shanghai Cooperation Organization and Belt and Road Initiative. *Fudan Journal of the Humanities and Social Sciences*. <https://link.springer.com/article/10.1007/s40647-021-00318-6>
- Базаров, В. Б. (2018). Центральноазиатские логические проекты и Новый шелковый путь. *Политические науки*. <https://cyberleninka.ru/article/n/tsentralnoaziatskie-logisticheskie-proekty-xxi-veka-i-novyy-shelkovyy-put/viewer>
- Баочжун, В., Ляньчэн, Х., & Чжуминь, Л. (2013). 新丝绸之路经济带一体化战略路径与实施对策. <https://www.cre.org.cn/uploadfile/2015/0718/20150718013455240.pdf>
- Вискова, А. Ю. (2019). Международный транспортный коридор «Север–Юг». Молодой исследователь Дона. <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnyi-transportnyi-koridor-sever-yug/viewer>
- Грозин, А. В. (2012, 4 июня). Международный транспортный коридор «Север – Юг» как фактор интеграции евразийского пространства. *Материк*. <https://materik.ru/analitika/mejdunarodnyy-transportnyy-koridor-severyug-kak-faktor-integracii-evraziyskogo-prostranstva/>
- Гуньин, П., & Боэн, Ф. (2024, апрель). 国际南北运输走廊发展进程与前景分析. *印度洋经济体研究*. https://xueshu.baidu.com/usercenter/paper/show?paperid=1f2g00a0uc760mw0malv0ve0ak452063&site=xueshu_se
- Дэкун, Х., & Сючао, Ч. (2019). 印度的“南进”政策与“国际南北运输走廊. *南亚研究季刊*, 177. https://xueshu.baidu.com/usercenter/paper/show?paperid=123k02t0jf630j10dt1h0xc00h182181&site=xueshu_se
- Ли, С. (2023). 地缘政治经济危机下 俄罗斯国际物流通道的重构. *欧亚研究*, 6(13), 60–77. https://oyyj-oys.ajcass.com/UploadFile/Issue/201605310001/2023/11/20231129013440WU_FILE_0.pdf
- Лин, Ц. (2015). 一带一路: 中国的马歇尔计划?. *国际问题研究*, 1, 88–99. https://scholar.google.com/scholar?hl=ru&as_sdt=0%2C5&q=%E4%B8%80%E5%B8%A6%E4%B8%80%E8%B7%AF+%E4%B8%AD%E4%BA%9A%E5%B7%9E
- Малышева, Д. Б. (2021). Международный транспортный коридор «Север–Юг» в стратегии России. *Российский научный совет по евразийской интеграции*. <https://www.imemo.ru/publications/periodical/RNSE/archive/2021/ii-li/strategy-and-politics/international-northsouth-transportation-corridor-in-the-strategy-of-russia>
- Первухин, В. В. (2016). Новый шелковый путь. *Инфраструктурное развитие Евразии*. <https://cyberleninka.ru/article/n/novyy-shyolkovyy-put/viewer>
- Строганов, А. О. (2016). Новый шелковый путь: вызов российской логистике. *Экономические науки*. <https://cyberleninka.ru/article/n/novyy-shelkovyy-put-vyzov-rossiyskoy-logistike/viewer>
- Чуньлинь, Ц. (2014). 新兴经济体参与新丝绸之路建设的策略研究. *国际贸易*, 5, 25–29. https://scholar.google.com/scholar?hl=ru&as_sdt=0

References

- Abrahamyan, V., & Petrosyan, S. (2023). A comparative assessment of the efficiency of the “South-West” and “North-South” transport corridors and prospects for their development. *E3S Web of Conferences*, 403, 7027. <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202340307027>
- Alam, M. S. (2019). China-Bangladesh Relation: a Quest for Bangladesh’s Integrating into Sino-Myanmar Connectivity. *Bangladesh Journal of Public Administration*, 27(1). <https://doi.org/10.36609/bjpa.v27i1.6>
- Asmus, G., Eichenauer, V. Z., Fuchs, A., & Parks, B. C. (2021). Does India Use Development Finance to Compete With China? A Subnational Analysis. *SSRN Electronic Journal*. <https://doi.org/10.2139/ssrn.3866397>
- Belov, V. I., & Binish. (2022). India, Russia and Iran: a New Study on “North — South” International Transport Corridor. *Information and Innovations*, 16(4), 18. <https://doi.org/10.31432/1994-2443-2021-16-4-18-25>
- Cornell, S. E., & Frederick Starr, S. (2020). Kazakhstan’s Role in International Mediation under First President Nursultan Nazarbayev.
- Faronova, Yu. V. (2021). Geographic features of Central Asian countries and China’s geopolitical interests in the region. *Doklady Bashkirskogo Universiteta*, 334. <https://doi.org/10.33184/dokbsu-2021.5.7>
- Ikromov, J. (2019). Tajikistan’s Perspective on Eurasia. *India Quarterly A Journal of International Affairs*, 75(1), 100. <https://doi.org/10.1177/0974928418821470>
- Kennan Cable No.23: Putin’s Middle East Triangle. (2025).
- Keohane, R. O., & Nye, J. S. (1987). Power and interdependence: World politics in transition (3rd ed.). Little, Brown.

Khan, K. Kh. (2024, September 4). A Discourse on Economic Corridors: INSTC and Chabahar Port. Saudi Journal of Economics and Finance. https://www.researchgate.net/profile/Kashif-Khan-51/publication/383869490_A_Discourse_on_Economic_Corridors_INSTC_and_Chabahar_Port/links/66dea150b1606e24c21b24f7/A-Discourse-on-Economic-Corridors-INSTC-and-Chabahar-Port.pdf

Khan, Sh. (2021, October 1). INSTC (International North South Transport Corridor) connecting Eurasia and India. Euras Journal of Science, 1(1). <https://ejoss.euras-edu.org/wp-content/uploads/2023/08/10.17932EJOS.2021.0232021.101.pdf#page=53>

Khetran, M. S. B., & Khalid, M. H. (2019). The China-Pakistan Economic Corridor: Gateway to Central Asia. China Quarterly of International Strategic Studies, 5(3), 455. <https://doi.org/10.1142/s2377740019500179>

Lo, B. (2015). Russia's Eastern direction – Distinguishing the real from the virtual. Russie.Nei.Visions, 87. <https://www.ifri.org/en/publications/etudes-de-lifri/russienvisions/russias-eastern-direction-distinguishing-real-virtual>

Mazumdar, A. (2021). FROM “Look East” to “Act East”: India’s evolving engagement with the Asia-Pacific Region. Asian Affairs, 52(2), 357. <https://doi.org/10.1080/03068374.2021.1912467>

Meshkin D. (2024). International North-South Transport Corridor as a Tool to Counter Western Sanctions. Eastern Analytics, vol. 15 (3), pp. 37-49. DOI: <https://doi.org/10.31696/2227-5568-2024-03-037-049>

Ministry of External Affairs of India. (2014). India’s “Act East” policy. <https://mea.gov.in>

Minhao, C. (2015). China’s New Silk Road Initiative. Istituto Affari Internazionali. <https://www.jstor.org/stable/pdf/resrep09680.pdf>

Pantucci, R. (2021). China in Central Asia: The First Strand of the Silk Road Economic Belt. In Great Potential, Many Pitfalls. <https://www.taylorfrancis.com/chapters/edit/10.4324/9781003054788-3/china-central-asia-first-strand-silk-road-economic-belt-raffaello-pantucci>

Pradhan, R., & Shankar, S. (2021, March 15). Chinese Grand Strategies in Central Asia: The Role of Shanghai Cooperation Organization and Belt and Road Initiative. Fudan Journal of the Humanities and Social Sciences. <https://link.springer.com/article/10.1007/s40647-021-00318-6>

Bazarov, V. B. (2018). Tsentralnoaziatskie logisticheskie proekty i Novyy shelkovyy put'. Politicheskie nauki. <https://cyberleninka.ru/article/n/tsentralnoaziatskie-logisticheskie-proekty-xxi-veka-i-novyy-shelkovyy-put/viewer>

Baozhong, W., Liancheng, H., & Zhongmin, L. (2013). 新丝绸之路经济带一体化战略路径与实施对策. <https://www.cre.org.cn/uploadfile/2015/0718/20150718013455240.pdf>

Viskova, A. Yu. (2019). Mezhdunarodnyi transportnyi koridor “Sever–Yug”. Molodoy issledovatel' Dona. <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnyi-transportnyi-koridor-sever-yug/viewer>

Grozin, A. V. (2012, June 4). Mezhdunarodnyi transportnyi koridor “Sever – Yug” kak faktor integratsii evraziyskogo prostranstva. Materik. <https://materik.ru/analitika/mejdunarodnyy-transportnyy-koridor-severyug-kak-faktor-integracii-evraziyskogo-prostranstva/>

Gongyin, P., & Bowen, F. (2024, April). 国际南北运输走廊发展进程与前景分析. 印度洋经济体研究. https://xueshu.baidu.com/usercenter/paper/show?paperid=1f2g00a0uc760mw0ma1v0ve0ak452063&site=xueshu_se

Dekun, H., & Xiaochao, C. (2019). 印度的“南进”政策与“国际南北运输走廊. Nanya yanjiu jikan, 177. https://xueshu.baidu.com/usercenter/paper/show?paperid=123k02t0jf630j10dt1h0xc00h182181&site=xueshu_se

Li, S. (2023). 地缘政治经济危机下 俄罗斯国际物流通道的重构. Ouya yanjiu, 6(13), 60–77. https://ooyj-oys.ajcass.com/UploadFile/Issue/201605310001/2023/11/20231129013440WU_FILE_0.pdf

Lin, C. (2015). “一带一路”: 中国的马歇尔计划? Guoji wenti yanjiu, 1, 88–99. https://scholar.google.com/scholar?hl=ru&as_sdt=0%2C5&q=%E4%B8%80%E5%B8%A6%E4%B8%80%E8%B7%AF+%E4%B8%AD%E4%BA%9A%E5%B7%9E

Malysheva, D. B. (2021). Mezhdunarodnyi transportnyi koridor “Sever–Yug” v strategii Rossii. Rossiyskiy nauchnyy sovet po evraziyskoy integratsii. <https://www.imemo.ru/publications/periodical/RNSE/archive/2021/ii-li/strategy-and-politics/international-northsouth-transportation-corridor-in-the-strategy-of-russia>

Pervukhin, V. V. (2016). Novyy shelkovyy put'. Infrastrukturnoe razvitiye Evrazii. <https://cyberleninka.ru/article/n/novyy-shyolkovyy-put/viewer>

Stroganov, A. O. (2016). Novyy shelkovyy put': vyzov rossiyskoy logistike. Ekonomicheskie nauki. <https://cyberleninka.ru/article/n/novyy-shelkovyy-put-vyzov-rossiyskoy-logistike/viewer>

Chunlin, C. (2014). 新兴经济体参与新丝绸之路建设的策略研究. Guoji maoyi, 5, 25–29. https://scholar.google.com/scholar?hl=ru&as_sdt=0

Информация об авторах:

Фарнир Франсуа Мишель Натанаэль – докторант 1 курса кафедры международных отношений и мировой экономики Казахского национального университета имени аль-Фараби (Алматы, Казахстан, e-mail: francois_farnir@yahoo.be).

Ермекбаев Адилбек Алтысбаевич – PhD, и. о. доцента кафедры международных отношений и мировой экономики Казахского национального университета имени аль-Фараби (Алматы, Казахстан, e-mail: adilbekaa@gmail.com).

Туркеева Саяле Мырзахановна – старший преподаватель кафедры политологии Южно-Казахстанского университета имени М. Ауэзова (Шымкент, Казахстан, e-mail: turkeeva_2021@mail.ru).

Information about the authors:

Farnir François Michel Nathanaël – 1st year PhD student at the Department of International Relations and World Economy, Al-Farabi Kazakh National University (Almaty, Kazakhstan, e-mail: francois_farnir@yahoo.be).

Yermekbayev Adilbek Alpyssayevich – PhD, Acting Associate Professor at the Department of International Relations and World Economy, Al-Farabi Kazakh National University (Almaty, Kazakhstan, e-mail: adilbekeaa@gmail.com).

Turkeeva Saule Myrzakhanovna – Senior Lecturer at the Department of Political Science, M. Auezov South Kazakhstan University (Shymkent, Kazakhstan. e-mail: turkeeva_2021@mail.ru).

Авторлар туралы мәлімет:

Фарнир Франсуа Мишель Натанаэль – Әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университетінің Халықаралық қатынастар жөне әлемдік экономика кафедрасының 1-курс докторантты (Алматы, Қазақстан, e-mail: francois_farnir@yahoo.be).

Ермекбаев Әділбек Алпысбаевич – PhD, Әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университетінің Халықаралық қатынастар жөне әлемдік экономика кафедрасының қауымдастырылған профессор м.а. (Алматы, Қазақстан, e-mail: adilbekeaa@gmail.com).

Түркеева Сәулө Мұрзаканқызы – М. Өзөзов атындағы Оқытуштік Қазақстан университетінің Саясаттану кафедрасының ага оқытушысы (Шымкент, Қазақстан, e-mail: turkeeva_2021@mail.ru).

Поступила 4 апреля 2025 г.

Принята 30 мая 2025 г.