

М.О. ТУРАЕВА

## ОНТОЛОГИЧЕСКИЙ СТАТУС ТРАНСПОРТНЫХ ИНИЦИАТИВ В ЕВРАЗИИ И ВЛИЯНИЕ НА НЕГО ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ ТРЕНДОВ

*Страны Евразии исторически являются участниками различных программ, проектных инициатив и региональных союзов, и в новых условиях значение именно транспортных проектов выросло кратно. Вместе с тем с ростом дискурса использования терминологии растет и путаница в понятийных аппаратах различных научно-прикладных контекстов, касающихся инфраструктурных инициатив. Систематизация данных и фиксация новых трендов развития евразийской транспортно-логистической сети затруднена отсутствием сопоставимых данных по так называемым большим континентальным транспортным инициативам. В статье проанализированы отдельные глобальные и региональные транспортные инициативы в Евразии, которые в разное время воспринимались как конкурирующие. Отмечено, что в русскоязычной литературе усугубляется путаница между коридорами согласованного перечня ЕАЭС, транспортными проектами прекратившего существование ЕврАзЭС и маршрутами концепта транспортного каркаса ЕАБР. В англоязычных же источниках контекст использования международной и евразийской транспортной терминологии во многом зависит от стран и/или институтов. Сделан вывод, что в настоящее время ни одна глобальная инфраструктурная инициатива не может конкурировать с китайским проектом «Пояс и путь». Учитывая сложность геополитической ситуации в Евразии, китайский поливариантный подход выстраивания и стыковок маршрутов позволяет не замереть мировой и региональной торговле, доставлять грузы и продолжать взаимодействие со странами континента в двустороннем формате.*

**Ключевые слова:** евразийские транспортные коридоры, ЕАЭС, ЕАБР, ЕЭК, ОЭСР, ООН, Шелковый путь, инициатива «Пояс и путь», «Голубая точка», «Глобальные ворота».

JEL: F01, F53, L90, L98, Q43

Развитие транспортной связанности государств, с одной стороны, напрямую влияет на процессы регионализации, с другой стороны, транспортные проекты зачастую — один из важнейших ее результатов. В данном ключе наиболее пристального внимания заслуживают стра-

ны континентальной и островной Евразии, поскольку на ее территории проживает около 6 млрд чел., и именно через этот материк проходит большая часть торговых и пассажирских транспортных потоков. Сложная геополитическая ситуация и подвижная сеть отношений между государствами Европы и Азии – значимые факторы развития транспортно-экономических проектов. Страны региона исторически являются участниками различных программ, проектных инициатив и региональных союзов.

В новых условиях значение именно транспортных инициатив в Евразии кратно возросло. Однако если в начале постсоциалистического становления стран бывшего СССР и Центрально-Восточной Европы определяющую роль в развитии транспортных коридоров и маршрутов транзитных путей, соединяющих Европу и Азию, играли ЕС, США, а также международные финансовые и инвестиционные институты, то уже более 10 лет концептуальная роль в этом принадлежит Китаю с его мегапроектом инициативы «Пояс и путь» (далее – ИПП).

При анализе геополитических факторов, влияющих на карту инфраструктурных инициатив, также важно не путаться в терминологии, разбираться в понятийных аппаратах различных научно-прикладных контекстов и фиксировать новые тренды развития евразийской транспортно-логистической сети. Именно поэтому настоящая статья, призванная зафиксировать и систематизировать имеющиеся данные по теме, состоит из двух частей. В первой части автор пытается уточнить дискурс обсуждаемых понятий, а во второй – оценить ближайшие перспективы развития больших континентальных транспортных инициатив с учетом того, какой отпечаток на развитие стран Евразии накладывают новые условия.

Ввиду выбранного подхода, использованных методов и отсутствия сопоставимых данных, особенно по международным инициативам, которые еще не приступили к финансированию проектируемых направлений, в статье приведены лишь немногие обобщенные данные, доступные для анализа на момент работы над материалом. Сравнительная оценка результатов описанных проектов будет возможна после их запуска и получения первых опубликованных результатов.

### *Дискурс и терминология*

Замечено, что в научной литературе, программных документах международных организаций и банков, в риторике представителей государственных структур разных стран и СМИ дискурс вокруг *евразийских транспортных коридоров* (ЕТК) неизменно расширяется. Под устойчивым терминологическим оборотом *зачастую подразумевается разное*, а контекст русскоязычного сегмента источников отрывается от англоязычного. Объяснений этому, на наш взгляд, несколько.

Первая причина заключается в том, что в настоящее время на постсоветском пространстве использование слова «евразийский» неизбежно ассоциируется с Евразийским экономическим союзом (ЕАЭС) или межгосударственными структурами, у которых евразийский/ая есть в названии (Евразийская экономическая комиссия – ЕЭК, Евразийский банк развития – ЕАБР). Таким образом, географический дискурс сужается с континентального до постсоветского пространства, что не исключает, впрочем, различий даже внутри него. В частности, это происходит потому, что на территории бывшего СССР ассоциирование территориального евразийства с ЕАЭС *наслаивается на существовавшее до 2014 г.* Евразийское экономическое сообщество (ЕврАзЭС)<sup>1</sup>, состав стран которого по 4 странам совпал с составом действующего ЕАЭС (Россия, Беларусь, Казахстан, Киргизия). Некоторые СМИ и представители постсоветского политикума до сих пор отождествляют две эти интеграционные организации, по крайней мере на уровне использования акронимов: ЕЭАС и ЕврАзЭС<sup>2</sup>.

Ассоциирование всего евразийского с неким географическим пространством западнее Европы и с Россией в центре него также происходит в связи с цивилизационно-политическим проектом «Большой Евразии» / «Большого Евразийского партнерства», предложенным когда-то в качестве противовеса концепту «Большой Европы» [1; 2; 3; 4]. В силу текущих мировых и региональных геополитических трансформаций, а также в рамках российского поворота на Восток суждения о ЕТК как части «Большой Евразии», на наш взгляд, сейчас *следует рассматривать как риторические.*

Вторая причина, почему в русскоязычных источниках нет сложившейся традиции использования термина ЕТК, а география евразийского пространства в практике употребления понятий то сужается до 4–5 постсоветских государств, то расширяется до Лиссабона или Бендер-Аббаса и Мумбаи, заключается в широком цитировании авторами отраслевых докладов, издаваемых ЕАБР [5; 6; 7; 8]. Поскольку в 2006 г. ЕАБР создавался под задачи СНГ и более прогрессивного на тот период интеграционного объединения ЕврАзЭС<sup>3</sup>, состав стран – участниц банка шире текущего состава ЕАЭС на одно государство (Таджикистан). Что касается не формального состава стран – участниц ЕАБР, а *зон его интересов*, то это не только география ЕАЭС или «ЕАЭС + Таджикистан», а *«терри-*

<sup>1</sup> Евразийское экономическое сообщество (ЕврАзЭС). URL: <http://www.evrazes.com/>

<sup>2</sup> Приведем примеры. В Росатоме готовы предложить странам – членам ЕврАзЭС передовые технологии. URL: <https://tass.ru/ekonomika/16952813>; Стало известно, какая валюта может вытеснить доллар на мировом рынке. URL: <https://riamo.ru/article/616453/stalo-izvestno-kakaya-valyuta-mozhet-vytesnit-dollar-na-mirovom-gynke>; Депутаты ратифицировали соглашение по платежам в рамках таможенного транзита ЕврАзЭС. URL: <http://www.finmarket.ru/news/5823231>

<sup>3</sup> ЕАБР также обладал статусом наблюдателя в ЕврАзЭС.

тория стран присутствия банка и трансграничных территорий<sup>4</sup>», соответственно, в документах ЕАБР с термином «евразийский» ассоциируется *территориально неограниченное в рамках континента пространство*. Данное уточнение важно, потому что Центр интеграционных исследований ЕАБР (ЦИИ ЕАБР) является источником большого числа аналитических материалов, статистики, обзоров и прогнозов. Другие авторы часто ссылаются на эти работы не критически, а как на официальный источник информации, в то время как доклады ЦИИ ЕАБР посвящены не только пространству ЕАЭС (!), а более *широкому Евразийскому пространству*, включающему страны Европейского союза (ЕС) и Азии.

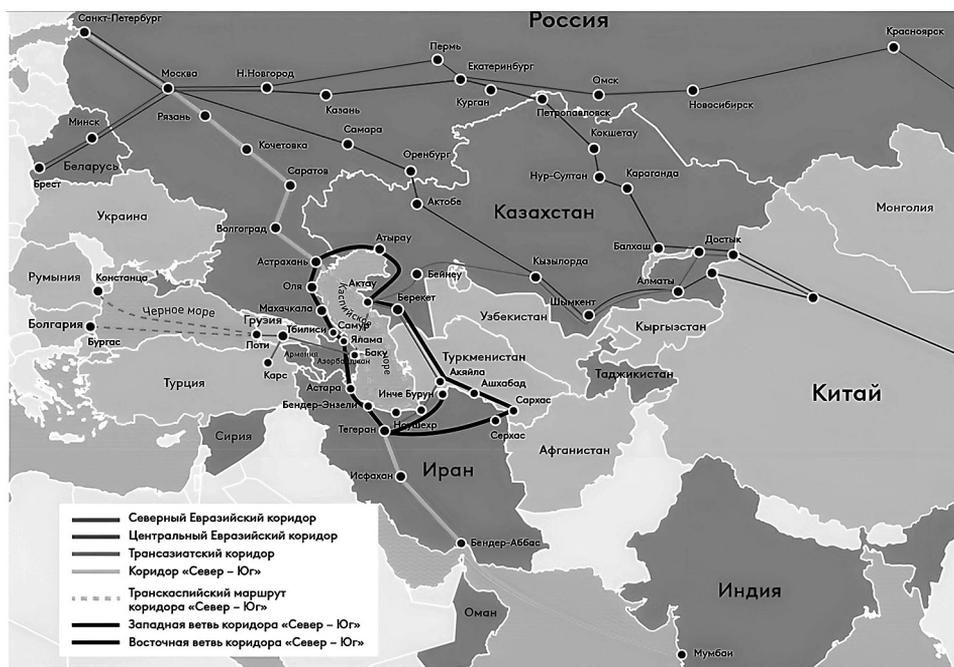


Рис. 1. Евразийский транспортный каркас (по ЕАБР)

Источник: [9, с. 4].

К примеру, в докладе ЦИИ ЕАБР 2016 г. (№ 38) об экономических отношениях между ЕС и ЕАЭС в качестве одного из основных направлений развития рассматривалась *совместная реализация крупных транспортных инфраструктурных проектов ЕС и ЕАЭС*<sup>5</sup>. Иначе говоря, вектором расширения географии коридоров ЕАЭС предлагалось европейское направление, несмотря на то, что до-

<sup>4</sup> Стратегия Евразийского банка развития 2022–2026. С. 6. URL: [https://eabr.org/upload/EDB\\_Strategy\\_for\\_2022-2026-RU.cleaned.pdf](https://eabr.org/upload/EDB_Strategy_for_2022-2026-RU.cleaned.pdf)

<sup>5</sup> Европейский союз и Евразийский экономический союз: долгосрочный диалог и перспективы соглашения. Доклад № 38. СПб.: ЦИИ ЕАБР, 2016. С. 22–24. URL: [https://eabr.org/upload/iblock/f28/edb\\_centre\\_2016\\_report\\_38\\_eu\\_eaeu\\_rus.pdf](https://eabr.org/upload/iblock/f28/edb_centre_2016_report_38_eu_eaeu_rus.pdf)

клад был опубликован через два года после начала применения антироссийских санкций 2014 г., к которым присоединились страны ЕС<sup>6</sup>. Через пять лет (2021 г.) сеть коридоров Европы и Азии в публикациях ЦИИ ЕАБР была названа «Евразийским транспортным каркасом» (см. рис. 1), ситуационно развернутым в сторону Индии и Ирана. Крайняя западная точка каркаса сместилась из Финляндии в Санкт-Петербург [9].

В 2024 г. ЕАБР уточнил понятие каркаса. Согласно введенному определению, *Евразийский транспортный каркас* – это формирующаяся сеть международных транспортных коридоров и маршрутов, обеспечивающих *внутреннюю и трансконтинентальную связанность стран Евразии* [10], из чего можно понять, что под евразийским ЕАБР подразумевает пространство, *более широкое*, чем даже континент Евразии. Между тем для стран Евразийского экономического союза (по решению его Высшего совета) *евразийским транспортным коридором* является «...совокупность маршрутов, интегрированных в т.ч. в сеть международных транспортных коридоров, проходящих по территориям государств-членов...»<sup>7</sup> ЕАЭС (см. рис. 2).

Соответственно, для ЕАЭС евразийские транспортные коридоры и маршруты – это перечисленные в соответствующих распоряжениях и актах ЕЭК участки железной дороги и автомобильных маршрутов *лишь в рамках границ пяти государств* – Армении, Беларуси, Казахстана, Киргизии и России. Поэтому упоминаемый в докладах ЕАБР Евразийский транспортный каркас как сеть международных транспортных коридоров евразийского пространства *не тождественен* тем евразийским транспортным коридорам и маршрутам, перечень которых согласовали страны ЕАЭС<sup>8</sup> в рамках реализации союзной транспортной политики<sup>9</sup>, *а лишь некоторым образом связан с ними*. Учитывая же, как усугубилась путаница между коридорами согласованного перечня ЕТК ЕАЭС, утратившими силу транспортными проектами ЕврАзЭС и ситуационно подвижным концептом каркаса ЕАБР, онтологический статус дискурса ЕТК в русскоязычном сегменте все более размывается.

Третья причина существования разночтений вокруг ЕТК, на наш взгляд, состоит в том, что ассоциирование Евразии с постсоциалистическим пространством происходит и *из-за фантомы международных организаций*, прежде ориентированных на иную географию своей деятельности.

---

<sup>6</sup> Хронология введения санкций и ответные меры России в 2014–2015 гг. URL: <https://ria.ru/20151125/1328470681.html>

<sup>7</sup> Решение Высшего совета ЕАЭС от 26.12.2016 № 19 «Об Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза».

<sup>8</sup> Распоряжение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 26 октября 2021 г. № 175 «Об утверждении перечня евразийских транспортных коридоров и маршрутов».

<sup>9</sup> Распоряжение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 5 декабря 2023 г. №179 «О комплексном плане развития евразийских транспортных коридоров».

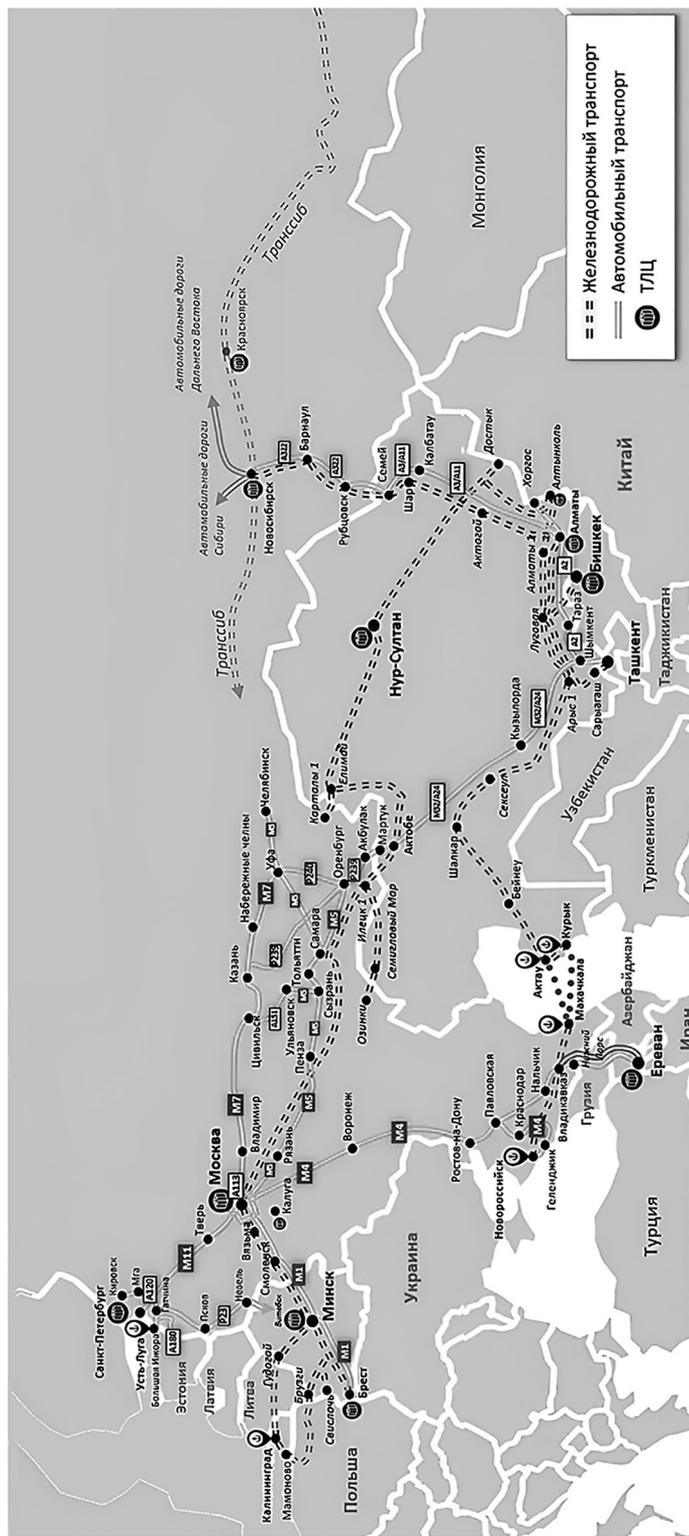


Рис. 2. Евразийские транспортные коридоры, маршруты транспортно-логистические центры ЕАЭС

Источник: [11].

Например, Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР/ОЕСД) в первоначальном варианте создавалась для европейских государств и являлась организацией развитых стран (1948 г.). Состав ОЭСР постепенно расширялся<sup>10</sup>. С 2008 г. у ОЭСР есть программное направление по развитию конкурентоспособности в Евразии — *The OECD Eurasia Competitiveness Programme* и определен круг стран, которые охвачены этой программой. В списке стран — 11 бывших советских союзных республик (Армения, Азербайджан, Белоруссия, Грузия, Казахстан, Киргизия, Молдавия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина), Афганистан и Монголия<sup>11</sup>. Эта программа является своего рода развитием проекта «Восточного партнерства» ЕС. Риторика документов ОЭСР<sup>12</sup>, их производных публикаций<sup>13</sup>, а также публикаций, ссылающихся на эту базу, естественно, упрощена, и при упоминании о Евразии имеются в виду только 13 стран евразийской программы. Таким образом, семантика евразийства в данном случае *искусственно определяется условиями программы ОЭСР* и ее контекстом, и корректность такой семантики с точки зрения географии не выдерживает критики.

В качестве четвертой причины отметим принцип объединения всех стран и территорий мира в шесть регионов Государственным департаментом (Госдепом) США, вопросами которых занимаются соответствующие региональные Бюро Госдепа. Части материковой Евразии относятся к 4 регионам:

- 1) Европа и Евразия — *Europe and Eurasia*;
- 2) Южная и Центральная Азия — *South and Central Asia*;
- 3) Ближний Восток (Средний Восток и Северная Африка) — *Near East (Middle East and Northern Africa)*;
- 4) Восточная Азия и Тихоокеанский регион — *East Asia and the Pacific*.

Как показано на *рисунке 3*, территория Евразии в этой системе охватывает страны Черноморского региона, включая Россию, Турцию, страны Южного Кавказа и др., что в целом не совпадает с привычным нам пониманием территории Евразии. А странами ЕАЭС в Госдепе занимаются два отдельных Бюро («Европы и Евразии» (зона 1 *рис. 3*) и «Южной и Центральной Азии» (зона 2 *рис. 3*).

---

<sup>10</sup> На сегодняшний день членами ОЭСР также являются США, Япония, Республика Корея, Турция, Израиль, Колумбия, Чили, страны постсоветской Прибалтики.

<sup>11</sup> The OECD Eurasia Competitiveness Programme. URL: <https://www.oecd.org/eurasia/competitiveness-programme/>

<sup>12</sup> The OECD and Eurasia. Active with EURASIA. Global Relations Secretariat OECD. OECD Publishing, Paris. 2020. 68 pp. URL: <https://issuu.com/oecd.publishing/docs/active-with-eurasia-2020-english/56>

<sup>13</sup> Investment Promotion in Eurasia: A Mapping of Investment Promotion Agencies. OECD Publishing, Paris. 2020. 76 pp. URL: [www.oecd.org/eurasia/competitiveness-programme/central-asia/Investment-Pomotion-in-Eurasia-A-Mapping-of-Investment-Promotion-Policies-ENG.pdf](http://www.oecd.org/eurasia/competitiveness-programme/central-asia/Investment-Promotion-in-Eurasia-A-Mapping-of-Investment-Promotion-Policies-ENG.pdf); Beyond COVID-19 Advancing Digital Transformation in the Eastern Partner Countries. OECD Publishing, Paris. 2021. 112 pp. URL: [https://www.oecd.org/eurasia/Covid19\\_%20Advancing%20digital%20business%20transformation%20in%20the%20EaP%20countries.pdf](https://www.oecd.org/eurasia/Covid19_%20Advancing%20digital%20business%20transformation%20in%20the%20EaP%20countries.pdf)



Рис. 3. Региональное деление Евразии (Госдеп США)

Источник: [12].

Пятая причина возникновения путаницы вокруг ЕТК, на наш взгляд, заключается в следующем. Статистическое подразделение ООН (*The United Nations Statistics Division*) в методологическом пояснении к установлению регионов мира<sup>14</sup> определяет пять субрегионов в составе Азии (Восточная, Западная, Центральная, Юго-Восточная и Южная) и четыре субрегиона в составе Европы (Восточная, Западная, Северная и Южная). Однако с конца 1950-х – начала 1960-х гг. на территории Европы и Азии при координации специальных комиссий ООН<sup>15</sup> ведется создание объединенной сети трансасиатской железной дороги<sup>16</sup>, международной европейской<sup>17</sup> и азиатской<sup>18</sup> сетей автомагистралей.

Это также *Евразийские транспортные коридоры* континентального значения, проекты которых не были отменены ни в результате распада СССР и социалистического лагеря, ни в период холодной войны, ни во время локальных военных конфликтов, происходивших в течение 65 лет на территориях государств Европы и Азии. Речь идет о *трансевразийских транспортных автомобильных и железнодорожных сетях*, с одной стороны, выполняющих роль континентального каталога трасс и путей унифицированной номенклатуры, а другой, – являющихся объединенными одной идеей международными транспортными проектами по созданию сети грузоперевозок по Европе и Азии.

В 2002 г. был запущен проект ООН по поддержке транспортного соединения между Европой и Азией – *EATL (Euro-Asian Transport Linkages)*. Это совместная работа региональных экономических комиссий ООН по Европе и Азии (ЕЭК и ЭСКАТО), а также специальной программы *SPECA*<sup>19</sup>, созданной в 1998 г. ООН для экономик Центральной Азии (ЦА). Результаты проекта *EALTOОН* заключаются как в установлении международных правовых соглашений, стандартов, правил, процедур, так и в развитии разных видов транспорта (включая интермодальный) и перевозок<sup>20</sup>.

Продолжая тему путаницы в терминах, нелишне будет упомянуть, что и идиома «Шелковый путь» (ШП) с отсылкой к своему историческому названию на практике используется применительно к совершенно *разным инфраструктурным коридорам/маршрутам/проектам в Евразии*. Например, к таким как:

- «Великий ШП» – исторический караванный маршрут из Китая в страны Средней и Передней Азии;

---

<sup>14</sup> Methodology. Standard country or area codes for statistical use (M49). Geographic Regions. URL: <https://unstats.un.org/unsd/methodology/m49/>

<sup>15</sup> Европейская экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН) и Экономическая и социальная комиссия ООН по странам Азиатско-Тихоокеанского региона (ЭСКАТО ООН).

<sup>16</sup> Trans-Asian Railway с 1960-х гг.

<sup>17</sup> Автомобильная сеть «Е», разработанная ЕЭК ООН по Европейскому соглашению 1975 г.

<sup>18</sup> Asian Highway с 1959 г.

<sup>19</sup> United Nations Special Programme for the Economies of Central Asia (SPECA).

<sup>20</sup> Euro-Asian Transport Linkages. Operationalisation of inland transport between Europe and Asia. United Nations Economic Commission for Europe. New York and Geneva, 2020.

- «Великий ШП» — один из маршрутов коридора ТРАСЕКА<sup>21</sup>;
- «Шелковый ветер» — один из мультимодальных маршрутов ТРАСЕКА;
- «Новый ШП» — стратегия США 2011 г.;
- «Новый ШП» — одно из названий Транскаспийского международного транспортного маршрута / Срединного коридора;
- «Новый ШП» — концепция паневразийской транспортной системы;
- «Новый ШП XXI в.» — Евразийский сухопутный мост, предтеча ИПП;
- «Экономический пояс ШП» — сухопутная часть ИПП;
- «Морской ШП XXI в.» — морская часть ИПП;
- «Виртуальный ШП» — телекоммуникационный проект НАТО;
- «Цифровой ШП» — один из программных компонентов ИПП;
- «ШП» — карта маршрутов международного ралли и т.д.

Если быть недостаточно погруженным в тему, то сложно отличить перечисленные омонимичные проекты и понять, для чего нужно в них разбираться. Тем более, что словосочетание «Шелковый путь» используется также для упрощенного обозначения торговой связанности Востока и Запада. Есть примеры, когда этой идиомой в литературе обозначают не просто разные, но и соперничающие глобальные инициативы. Речь, в частности, идет об американском [13; 14] и китайском проектах [15; 16; 17], которые до сих пор иногда называют одинаково — «Новый ШП». «Новым ШП» называют и Срединный коридор — один из маршрутов европейского (прежде) транспортного проекта ТРАСЕКА, но в силу упомянутой путаницы в некоторых работах не вполне корректно коридоры отождествляются. Подробнее о некоторых из этих проектов ниже.

### ***Евразийская инфраструктура и геополитика***

С начала 1990-х гг. до 2009 г. ЕС был *одним из главных доноров программ развития* в новых независимых государствах Евразии, особенно в вопросах развития инфраструктуры. Его транспортно-логистические, энергетические, энерготранспортные проекты в рамках программы «Восточного партнерства» были, как известно, призваны обеспечить, с одной стороны, европейскую энергетическую безопасность, а с другой — альтернативность реализуемым и планируемым российским проектам [18]. После ряда политических событий в регионе и мировой рецессии в 2008–2009 гг. ЕС значительно сократил финансирование евразийских проектов. Под сокращение, в частности, попали программы, связанные с развитием коридоров ТРАСЕКА (Европа — Черное море — Кавказ — Каспийское море — ЦА) [19; 20, с. 56], и не увенчавшийся успехом газотранспортный проект «Набукко»<sup>22</sup> [21].

<sup>21</sup> ТРАСЕКА — транспортный коридор «Европа — Кавказ — Азия».

<sup>22</sup> Проект магистрального газопровода с месторождений стран прикаспийского региона в Евросоюз.

Интересы США в новых независимых государствах ЦА и Южного Кавказа сначала были сфокусированы на поддержке независимости этих стран и сокращении их экономической связанности с Россией, в т.ч. в сфере инфраструктуры и логистики. После 2001 г. внимание США к транспортному и транзитному развитию ЦА переформатировалось, и регион стал рассматриваться как опорный для военных операций НАТО в Афганистане [13]. Исследовательским дивизионом Института ЦА и Кавказа университета Дж. Хопкинса был предложен концепт «Большой Центральной Азии», и с 2006 г. силами Госдепа США начал реализовываться инфраструктурный проект этого концепта [22].

В 2011 г. госсекретарь США Х. Клинтон<sup>23</sup> объявила о новой американской региональной стратегии «Новый шелковый путь» (СНШП) – *New Silk Road (NSR)*, призванной стать «...альтернативой существующим или потенциальным региональным объединениям с участием России, Китая и Ирана в ЦА субрегионе...» [15, с. 62]. Помимо решения задач повышения торговой и транспортной связанности стран Южной и Центральной Азии через Афганистан, СНШП включала и энергетические региональные проекты.

Поспешная презентация СНШП стала ответом администрации Б. Обамы на создание Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана (2010 г.)<sup>24</sup>. Однако вскоре после анонсирования этой стратегии США отказались от прямого инвестирования в СНШП, сфокусировавшись на «подтягивании» международных банков развития<sup>25</sup> к финансовой поддержке региональных инфраструктурных и энергетических проектов в ЦА<sup>26</sup>. Исследователи этого вопроса отмечают, что США и не планировали финансировать СНШП, полагаясь на фонды доноров [23; 24]. Документы по СНШП в настоящее время доступны лишь в архивах Госдепа<sup>27</sup>, что также свидетельствует *об утрате интереса к проекту*.

На судьбе СНШП негативно сказалась и динамика американской политики в Афганистане: закрытие авиабазы «Манас»<sup>28</sup> в Киргизии (2014 г.)<sup>29</sup>; решение о сокращении контингента США в Афганистане (2015 г.); подписание соглашения между США и «Талибаном»<sup>30</sup> (2020 г.)<sup>31</sup>; и, наконец, вывод контингента США и союзников из Афганистана (в 2021 г.)<sup>32</sup>.

<sup>23</sup> Администрация президента Б. Обамы.

<sup>24</sup> С последующим преобразованием его в ЕАЭС (2015 г.).

<sup>25</sup> Программа Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), Азиатский банк развития, Всемирный банк, Исламский банк.

<sup>26</sup> ТАПИ, CASA-1000.

<sup>27</sup> U.S. Support for the New Silk Road. URL: <https://2009-2017.state.gov/p/sca/ci/af/newsilkroad/>

<sup>28</sup> С 2009–2014 гг. статус базы: «Центр транзитных перевозок ВВС США».

<sup>29</sup> Американские военные покидают базу «Манас» в Киргизии. URL: <https://rg.ru/2014/06/04/manas.html>

<sup>30</sup> На момент работы над статьей движение «Талибан» является террористической организацией и запрещено в России.

<sup>31</sup> США и «Талибан» подписали мирное соглашение. URL: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/7868699>

<sup>32</sup> История присутствия иностранных войск в Афганистане с 2001 г. URL: <https://tass.ru/info/11280267>

Вследствие этого, несмотря на 20-летнее присутствие в регионе, прямого влияния на развитие транспортных коридоров и транзитных маршрутов в Евразии США так и не оказали. Напротив, в связи со сворачиванием американского военного присутствия вероятность реализации отдельных межгосударственных проектов в Азии существенно снизилась (например, газопровод ТАПИ<sup>33</sup>). В свою очередь отказ от СНШП стал прямым следствием как крайней политизированности проекта, так и смены афганского вектора во внешней политике США.

Совсем иной подход к продвижению инфраструктурного концепта Шелкового пути демонстрирует КНР.

В 2013 г. была официально представлена концепция «Один пояс, один путь» (далее — ОПОП), позже переименованная в инициативу «Пояс и путь»<sup>34</sup>. В различных русскоязычных документах (в т.ч. официальных), а также отчетах, статьях, презентациях и т.д. ИПП до сих пор упоминается и как ОПОП, и как «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП), хотя ЭПШП — это сухопутная часть ИПП. В рамках настоящей работы мы рассматриваем эти названия как синонимы и о нюансах использования терминологии уже высказывались [25].

Есть мнение, что ИПП в первоначальной форме была ответом Пекина на СНШП [5]. Однако по прошествии времени стало очевидно, что эти проекты *некорректно сравнивать или сопоставлять*. Как уже отмечено, СНШП не имел источников финансирования, внятного плана и форматов реализации, а также сколь-нибудь значимых результатов (если только не считать коридоры программы ЦАРЭС<sup>35</sup> имеющими отношение к СНШП). Что касается ИПП, то с начала ее продвижения участниками инициативы стали более 150 стран, уже реализованы и реализуются тысячи проектов, привлечено более 1 трлн долл. инвестиций<sup>36</sup>. Особенно успешно в рамках ИПП развиваются транспортные проекты юго-восточной части Евразии [26; 27; 28; 29]. В списке стран, подписавших с Китаем Меморандумы по ИПП, — 17 стран ЕС, а также 8 стран «Большой двадцатки»<sup>37</sup>. Несмотря на замедление вследствие пандемии *COVID-19* и усложнения мировой экономической ситуации, КНР продолжает продвижение своей инициативы. По данным за 2023 г., около 634 млрд долл. инвестиций ИПП пришлось на строительные контракты, а 419 млрд долл. — на нефинансовые инвестиции. В строительных контрактах преобладают китайские государственные предприятия, в остальных — частные. Было заключено около 212 сделок на сумму 92,4 млрд долл. (для сравнения: в 2022 г. — 74,5 млрд). Китайские

<sup>33</sup> ТАПИ — аббревиатура от «Туркменистан — Афганистан — Пакистан — Индия».

<sup>34</sup> В 2016 г. название «One Belt One Road Initiative» (OBOR) — «Один пояс, один путь» официально сменилось на «The Belt and Road Initiative» (BRI) — инициатива «Пояс и путь».

<sup>35</sup> ЦАРЭС — аббревиатура от «Центрально-азиатское региональное экономическое сотрудничество».

<sup>36</sup> China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2023. URL: <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2023/>

<sup>37</sup> К настоящему времени срок части меморандумов истек, а по части информация недоступна [30].

компании все активнее инвестируют в металлургию и горнодобывающую промышленность, которые особенно актуальны в свете зеленого вектора в энергетике (в частности, литий необходим для производства аккумуляторов электромобилей). Развитие *транспортно-логистической инфраструктуры* остается одним из ключевых направлений сотрудничества Китая со странами ИПП, и КНР является инвестором в объекты судоходства, логистики, авиацию, строительство автомобильных и железных дорог по всему миру.

Согласно открытым источникам, общая оценочная стоимость всех железнодорожных проектов Китая в Африке, Латинской Америке и Восточной Азии по ИПП достигла в 2023 г. 4,2 млрд долл. При этом стоимость проектов ИПП с участием Китая по строительству автодорог составила в 2023 г. 7,5 млрд долл. 2023 г. отмечен также активизацией сотрудничества КНР и Саудовской Аравии в рамках ИПП. В частности, китайская железнодорожная компания *CRRC* начала производить железнодорожные вагоны и колесные пары на территории Саудовской Аравии; также началась реализация совместных проектов с компанией *Aramco* в сфере судоходства и развития портовой инфраструктуры<sup>38</sup>.

В США, Великобритании, Австралии, Японии, большинстве стран ЕС отношение к ИПП весьма неоднозначное: от настороженного до резко отрицательного – не в последнюю очередь из-за продолжающейся американо-китайской торговой войны, а также диктата зеленой парадигмы и безуглеродной повестки, в которую на заре ИПП не вписывалась КНР. Высокая адаптивность Китая к реалиям мировой конъюнктуры, гибкость в решении вопросов стандартизации, стремление расширить присутствие в странах ИПП, а также инкорпорация экологической повестки и устойчивого развития в пятилетние планы и государственные стратегии развития тем не менее не привели к полному принятию ИПП развитыми странами. Напротив, в свете усилившейся мировой поляризации, эскалации конфликтов, трансформации системы международных политико-экономических отношений мы наблюдаем *новейший виток попыток развитых стран конкурировать с Китаем* в продвижении альтернативных больших инвестиционных инфраструктурных проектов, в т.ч. в Евразии. Среди безусловно заслуживающих исследовательского внимания отметим две инициативы: американскую сеть «Голубая точка» и европейский проект «Глобальные ворота».

Сеть «Голубая точка» (*The Blue Dot Network*, далее – *BDN*) – это сеть/многосторонняя организация, инициаторами которой стали США, Австралия и Япония. Она была создана в 2019 г. с заявленным первоначальным финансированием в размере 60 млрд долл. (см. рис. 4).

---

<sup>38</sup> China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2023. URL: <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2023/>.



Рис. 4. Страны сети «Голубая точка»

Источник: [31].

Создатели позиционируют «Голубую точку» как ответ китайской ИПП – более качественный, прозрачный, с соблюдением высоких стандартов и ориентированный только на частные, а не государственные инвестиции<sup>39</sup>. При поддержке ОЭСР «Голубая точка» продвигает «систему сертификации для качественных инфраструктурных проектов»<sup>40</sup>.

Проект с маркером «качественный». В данном случае – это проект с соответствующей системой сертификации, с «высокими американскими стандартами инвестиций» в «высококачественную американскую инфраструктуру»<sup>41</sup>, направленный на устойчивое экономическое и экологическое развитие. В 2021 г. страны «Большой семерки» приняли инициативу *Build Back Better World*<sup>42</sup> (далее – *B3W*), которая основана на принципах «Голубой точки», и уже официально постулировали, что это их «стратегия противодействия ИПП»<sup>43</sup>. Совет ОЭСР взял на себя создание секретариата и управление глобальным запуском системы сертификации, приступив к реализации этих полномочий в апреле 2024 г.<sup>44</sup> В руководящий комитет в настоящее время входят США, Япония, Австралия, Испания, Великобритания, Швейцария и Турция. Британские компании и финансовые учреждения являются частью исполнительного комитета и предоставляют техническую экспертизу.

<sup>39</sup> La Terza R. Connecting the Dots-the U.S.' Answer to the BRI? URL: <https://uscnpm.org/2019/11/04/connecting-the-dots-the-us-answer-to-the-bri>

<sup>40</sup> About the BLUE DOT Network. URL: <https://www.bluedot-network.org/>

<sup>41</sup> Hartman Leigh. What is the Blue Dot Network for Infrastructure Financing? URL: <https://amview.japan.usembassy.gov/en/what-is-the-blue-dot-network-for-infrastructure-financing/>

<sup>42</sup> President Biden and G7 Leaders Launch Build Back Better World (B3W) Partnership. URL: <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/06/12/fact-sheet-president-biden-and-g7-leaders-launch-build-back-better-world-b3w-partnership/>

<sup>43</sup> Asian Countries Welcome G7's Answer to China's One Belt, One Road Program. URL: <https://www.rfa.org/english/news/china/program-06232021151152.html>

<sup>44</sup> OECD Officially Launches the Blue Dot Network to Increase Quality Infrastructure Investments in Emerging Markets. URL: <https://www.state.gov/oecd-officially-launches-the-blue-dot-network-to-increase-quality-infrastructure-investments-in-emerging-markets/>

В число членов сети, которые официально поддерживают концепцию «Голубой точки», входят Канада, Чехия, Перу и Палау<sup>45</sup>.

Учитывая, что после официального запуска системы прошло лишь несколько месяцев, оценивать результаты инициативы рано, однако можно предположить, что на первых этапах основной фокус в деятельности будет на сертификации проектов для инвестирования и гармонизации стандартов организации с климатической повесткой развитых стран. Кроме того, из официальных документов и пресс-релизов очевидно, что амбиции сети «Голубая точка» связаны в первую очередь с частным капиталом и группой развитых стран. Аллюзия в названии на «голубые фишки», приоритет частного инвестирования и выбор в качестве администрирующей организации ОЭСР также усугубляют статусность и элитарность этого «инвестиционного клуба». Маловероятно, что локальные проекты большинства стран Евразии (особенно постсоветской ее части) смогут соответствовать стандартам качества и сертификации развитых стран. Как видится, главная проблема в вопросе конкуренции «Голубой точки» с ИПП именно в этом, поскольку к ИПП стремятся страны, у которых, как правило, нет достаточных ресурсов, чтобы самостоятельно выстроить транспортно-логистическую и цифровую инфраструктуру.

Еще одна инициатива глобального и регионального значения, заслуживающая, на наш взгляд, внимания, поскольку она претендует на конкуренцию с ИПП за инфраструктуру в евразийском регионе, — это «Глобальные ворота» (*Global Gateway, GG*) — инвестиционный проект Еврокомиссии ЕС, запущенный в декабре 2021 г. Основной акцент проекта ЕС, как и в случае с «Голубой точкой», сделан на качестве и чистоте инвестиций в широкий спектр проектов, в т.ч. в инфраструктурных.

К 2027 г. общий объем инвестиций должен достичь 300 млрд евро. Часть средств, выделяемых ЕС на «Глобальные ворота», — гранты. Основным источником финансирования проектов инициативы должен стать бюджет помощи ЕС (*EU's development policy and budget*). Секторы, где предполагается реализация «Глобальных ворот», следующие: цифровое развитие, климат и энергетика, транспорт, здравоохранение и образование. В области транспорта проект рассматривает развитие физической инфраструктуры, логистики, пунктов пограничного контроля, а также внедрение европейских стандартов и достижение устойчивого развития инфраструктуры. Согласно плану Еврокомиссии, около 135 млрд евро «устойчивых инвестиций» может быть привлечено в рамках системы *Neighbourhood, Development and International Cooperation instrument – Global Europe (NDICI-GE)*. Около 145 млрд евро дополнительных инвестиций для проектов инициативы планируется получить непосредственно от стран — участниц ЕС, их институтов и Европейского банка реконструкции и развития (далее — ЕБРР) [32,

---

<sup>45</sup> United States Department of State: Blue Dot Network. URL: <https://www.state.gov/blue-dot-network/>

с. 3–4].

Первым флагманским проектом инвестиционной инициативы стало массовое производство мРНК-вакцин в странах Африки – Гане, Руанде, Сенегале и ЮАР. Судя по географии проектов и по официально заявленным принципам диверсификации цепочек будущих поставок, задачи ЕС, связанные с проектом «Глобальных ворот», достаточно читаемы. В приоритете страны, нуждающиеся в грантах и инвестициях, с богатым биоразнообразием и большим ресурсом молодой рабочей силы. Это также страны, которые можно ориентировать на увеличение добычи сырья и побудить к более широкому использованию возобновляемых источников энергии<sup>46</sup>. Вероятно, именно поэтому флагманские проекты инициативы были связаны в первую очередь с африканскими государствами (см. рис. 5).

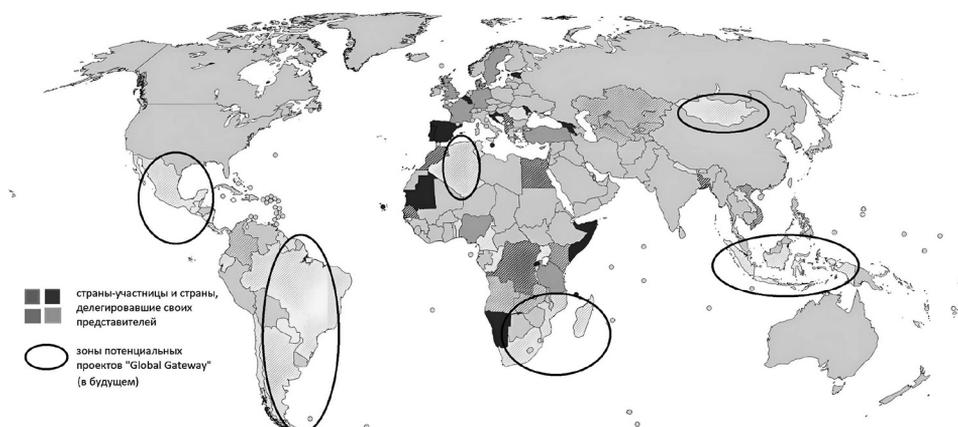


Рис. 5. Страны проекта «Глобальные ворота»

Источник: составлено по: [33, с. 1].

В список *транспортных* флагманских проектов «Глобальных ворот» в 2023 г. вошли 17 проектов в Африке, ЦА<sup>47</sup>, Индонезии и Вьетнаме.

В 2024 г. количество транспортных проектов выросло до 22, и география инициативы была расширена<sup>48</sup>. Единственный блок стран постсоветского пространства, который ЕС с самого начала рассматривает как потенциальную часть проекта «Глобальные ворота», – это ЦА. Включение в список участников в 2024 г. Украины, Молдавии и Армении без конкретных проектов с обозначением лишь приоритетов развития («повышение устойчивости», «улучшение связанности»), на наш взгляд, свидетельствует больше о политической поддержке этих государств ЕС, нежели об экономическом содержании намерений.

<sup>46</sup> Opening speech by President von der Leyen at the Global Gateway Forum. URL: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/speech\\_23\\_5305](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/speech_23_5305)

<sup>47</sup> С пометкой «потенциальный проект».

<sup>48</sup> Включены страны Латинской Америки, некоторые постсоветские государства (Украина, Молдавия, Армения), Иордания, Индия, Пакистан.

Поскольку важнейшим проектным направлением европейской инициативы является укрепление безопасности и *выстраивание экономических, транспортных и цифровых коридоров для ЕС*, понятно, почему сейчас в проект вовлечены именно страны ЦА. Между тем генезис политических и экономических интересов ЕС в ЦА в новейшей истории показывает, что эти интересы весьма зависимы от геополитической конъюнктуры. К примеру, с 1991 г. в ЦА активно реализовывался проект технического содействия Евросоюза, больше известный как *TACIS*<sup>49</sup>. В силу изменений подходов к вопросам безопасности в регионе после 2001 г., а также в связи с началом военной кампании США и их союзников в Афганистане формат европейского сотрудничества со странами ЦА постепенно изменялся. На смену техническому содействию пришло «сотрудничество в целях развития» [34, с. 69] и акцент на сотрудничестве в двустороннем формате. Как уже отмечено, в 2008–2009 гг. ЕС приостановил большую часть своих проектов регионе, в т.ч. проект ТРАСЕКА, несмотря на то, что накануне мировой рецессии была принята новая европейская стратегия по ЦА (2007 г.)<sup>50</sup>. В 2019 г. в ЕС была принята новая стратегия укрепления партнерства с ЦА<sup>51</sup>, и вскоре после запуска инициативы «Глобальные ворота» состоялась конференция «Связанность ЕС и ЦА: Глобальные ворота» со странами ЦА (2022 г.). Связанность в этом случае подразумевала как связанность физической инфраструктуры, так и цифровую связанность (включая Интернет и спутниковую связь), энергетику, климат, иные форматы социально-экономического взаимодействия. По итогам конференции страны ЦА подписали с ЕС совместную декларацию<sup>52</sup>, подтвердив согласие стать участниками «Глобальных ворот».

В 2023 г. ЕБРР опубликовал результаты исследования, выполненного по заказу ЕС, по интеграции стратегии ЕС по ЦА и стратегии «Глобальных ворот»<sup>53</sup>, в котором, в частности, была предложена карта устойчивых транспортных связей между ЕС и ЦА<sup>54</sup>. В исследовании ЕБРР были сделаны выводы о потребностях в инвестициях в физическую и «мягкую» инфраструктуру стран ЦА для обеспечения их лучшей связанности с ЕС. Однако *ясности*, будет ли инициатива «Глобальные

---

<sup>49</sup> Technical Assistance for the Commonwealth of Independent States (TACIS).

<sup>50</sup> The EU and Central Asia: Strategy for a New Partnership, 10113/07 of 31 May 2007.

<sup>51</sup> Joint Communication «The EU and Central Asia: New Opportunities for a Stronger Partnership» (May 2019); Council of the European Union. Council Conclusions on the New Strategy on Central Asia. No. prev. doc.: 10101/19. Brussels, 17 June 2019. 7 p.

<sup>52</sup> Joint Declaration: EU-Central Asia Connectivity Conference: Global Gateway. URL: [https://www.eeas.europa.eu/eeas/joint-declaration-eu-central-asia-connectivity-conference-global-gateway\\_en](https://www.eeas.europa.eu/eeas/joint-declaration-eu-central-asia-connectivity-conference-global-gateway_en)

<sup>53</sup> Global Gateway: EU funded study opens the way for major investment into sustainable transport connections between the EU and Central Asia. URL: [https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/global-gateway-eu-funded-study-opens-way-major-investment-sustainable-transport-connections-between-2023-06-30\\_en](https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/global-gateway-eu-funded-study-opens-way-major-investment-sustainable-transport-connections-between-2023-06-30_en)

<sup>54</sup> EBRD. Sustainable transport connections between Europe and Central Asia (2023). 57 p. URL: <https://www.ebrd.com/documents/comms-and-bis/sustainable-transport-connections-between-europe-and-central-asia-pdf.pdf>

ворота» прямо инвестировать в недостающие и недостаточно развитые фрагменты инфраструктуры, *на сегодняшний день нет*. Пока ясно лишь, что исследование было профинансировано из бюджета инвестиционной инициативы, т.к. схемы подобного проектного администрирования европейскими институтами широко применялись в ЦА во время прежней волны интереса ЕС к странам региона. Предложения по развитию транспортно-логистических связей с ЦА, являются, на наш взгляд, новой итерацией заброшенных когда-то ЕС коридоров ТРАСЕКА с акцентом на Срединный коридор [35].

Между тем сомнения в реалистичности перспектив инициативы «Глобальные ворота» и ее прозрачности озвучиваются и в Европе. В частности, исследование *Counter Balance, Eurodad and Oxfam*, опубликованное в начале октября 2024 г., приводит данные, что в 60% проектов непосредственными получателями выгод являются не развивающиеся страны, а европейские корпорации (*Siemens, Moller Group* и *Suez*). Лишь 16% проектов предусматривают инвестиции в здравоохранение, образование и научные разработки. По мнению авторов, инициатива «...представляет собой стратегию ЕС по... повышению своей роли в мире... для перенаправления бюджета развития ЕС на поддержку прибыльных проектов для европейских компаний и геополитических интересов блока...»<sup>55</sup>.

Не вызывает сомнений, что инициатива «Глобальные ворота» – это в первую очередь *попытка ЕС расширить ресурсную базу* и преодолеть усугубляющийся внутренний экономический и энергетический кризис, который диссонирует с «Европейской зеленой сделкой»<sup>56</sup>, однако видится, что задача эта требует гораздо больших усилий для ее решения. Инициатива также вряд ли решит транспортно-логистические проблемы и вопросы безопасности коммуникаций и инфраструктуры за пределами ЕС, актуализировавшиеся в силу эскалации конфликтов в Евразии.

### Заключение

При изучении источников, посвященных евразийскому транспортному развитию, коридорам, проектам, инициативам и т.д., важно обращать внимание на контекст обсуждения. В англоязычных источниках (особенно в документации ООН), как правило, используется словоформа *Euro-Asian*, обозначающая сопряжение европейских и азиатских региональных инициатив, дорог, проектов, маршрутов, сетей. Если же используются термины *Eurasian transport corridor*, *Trans-Eurasian corridors*, *Transport corridors of Eurasia* и др., то с высокой долей вероятности это работы авторов русскоязычного пространства либо переводы

---

<sup>55</sup> Who profits from the Global Gateway? The EU's new strategy for development cooperation. Report by: Counter Balance, Eurodad and Oxfam. October 2024. P. 42–56. URL: <https://oi-files-d8-prod.s3.eu-west-2.amazonaws.com/s3fs-public/2024-10/Who%20Profits%20From%20The%20Global%20Gateway%20-%20Report%20Final.pdf>

<sup>56</sup> The European Green Deal (2019).

аннотаций и/или текстов работ, написанных на русском языке. При этом в тексте публикаций чаще всего упоминается не континентальное пространство Евразии в целом, а территория постсоветских государств и, что еще более вероятно, территория ЕАЭС или зоны интересов ЕАБР.

Внимание к дискурсу в данном случае помогает понять географию различных проектов и состав их стран-участниц, а также сократить число фактологических ошибок и небрежности в рассуждениях. При оценке глобальных трендов развития инфраструктурных инициатив следует обращать внимание на то, на территории какого из так называемых центров силы разработан тот или иной концепт, а также важно отличать омонимичные проекты.

Что касается развития больших евразийских транспортных инициатив и влияния на них геополитических трендов, то регион переживает новый виток интереса к себе в силу мировой поляризации и структурных трансформаций. На сегодняшний день рассмотренные проекты инициативы «Голубой точки» и проекты европейской инвестиционной инициативы «Глобальные ворота» *не могут выступать конкурентами евразийским проектам китайской ИПП*. Страны континентальной Евразии в целом и страны постсоветского евразийского пространства в частности не находятся в центре внимания ни американской, ни европейской инвестиционной инициативы. Для этого пока недостаточно оснований, и заявка на соперничество если и имеет место, то находится скорее в геополитическом поле.

С этой точки зрения рассматривать новые антикитайские инициативы в качестве реалистичных евразийских транспортных проектов рано. Напротив, с учетом сложности геополитической ситуации в Евразии и непрекращающихся локальных конфликтов страны региона заинтересованы в развитии маневренности, стимулировании поливариантности стыковок маршрутов и увеличении числа точек соприкосновения национальных транспортных сетей континента. Конкуренция между новыми инвестиционными инициативами и ИПП, на наш взгляд, возможна в среднесрочной перспективе. Она проявится либо в разделе сфер регионального влияния между мировыми центрами силы, либо в использовании требований к сертификации и стандартизации.

### Список литературы

1. Дружинин А.Г. Геоэкономические взаимозависимости и геополитические альянсы в современном евразийском пространстве // Социально-экономическая география. Вестник Ассоциации российских географов-обществоведов. 2017. № 6. С. 24–38.
2. Bordachev T., Pyatachkova A. The Concept of Greater Eurasia in the Turn of Russia to the East // International Organisations Research Journal. 2018. Vol. 13. № 3. С. 33–51.
3. Вардомский Л.Б. Размышления о Большой Евразии // Мир перемен. 2018. № 3. С. 187–189.

4. Телегина Е.А., Халова Г.О. Мировая экономика и энергетика на переломе: поиски альтернативной модели развития // Мировая экономика и международные отношения. 2020. Т. 64. № 3. С. 5–11.
5. Шенин С.Ю. «Шелковый Путь» XXI века: дискуссии в США // Мировая экономика и международные отношения. 2018. Т. 62. № 9. С. 60–70.
6. Baklanov P., Romanov M., Karakin V., Lankin A. Projects of Development of Transcontinental Transport-Economic Belts in Northern Eurasia // Journal of Resources and Ecology. 2015. N 6 (2). P. 110–113.
7. Likhacheva A., Makarov I., Pestich A. Building a Common Eurasian Infrastructure: Agenda for the Eurasian Economic Union // International Organisations Research Journal. 2018. Vol. 13. N 3. P. 97–112.
8. Anwar S.U., Wuyi Z., Ali Shah S.Z., Ullah Q., Amir S.M., Syed A. The Resilient Economic Impact of CPEC and Future of MNCs: Evidence from Pakistan // Frontiers in Environmental Science. 2022. Vol. 10. URL: [https://www.researchgate.net/publication/362791410\\_The\\_resilient\\_economic\\_impact\\_of\\_CPEC\\_and\\_future\\_of\\_MNCs\\_Evidence\\_from\\_Pakistan](https://www.researchgate.net/publication/362791410_The_resilient_economic_impact_of_CPEC_and_future_of_MNCs_Evidence_from_Pakistan)
9. Винокуров Е., Ахунбаев А., Шапкенов М., Забоев А. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: создание транспортного каркаса Евразии. Доклад 21/5. Алматы; М.: Евразийский банк развития, 2021. 122 с. URL: [https://eabr.org/upload/iblock/c69/EDB\\_2021\\_Report\\_5\\_INSTC\\_rus.pdf](https://eabr.org/upload/iblock/c69/EDB_2021_Report_5_INSTC_rus.pdf)
10. Винокуров Е., Амангельды С., Ахунбаев А., Забоев А., Кузнецов А., Малахов А. Евразийский транспортный каркас. Доклад 24/6. Алматы: Евразийский банк развития, 2024. 151 с. URL: <https://eabr.org/upload/iblock/6ce/Evraziyskiy-transportnyu-karkas.pdf>
11. Карты ЕАЭС // Евразийская экономическая комиссия. URL: <https://eaeunion.org/comission/department/transport/infrastruktura/maps.php>
12. United States Department of State: Facilities and Areas of Jurisdiction, April 2021 // U.S. Department of State. URL: <https://www.state.gov/facilities-and-areas-of-jurisdiction/>
13. Сафранчук И.А. Концепция «Новый шелковый путь» и политика США в «Большой Центральной Азии» // Международная жизнь. 2013. № 7. С. 43–53.
14. Акматалиева А.М. Реализация энергетических проектов CASA-1000 и TAPI в рамках инициативы Новый Шелковый Путь США // Вестник Томского государственного университета. Философия. Социология. Политология. 2016. № 3 (35). С. 126–137.
15. Дан Л., Михайлюк М.В. Формирование архитектуры логистического управления глобальными цепями в условиях неопределенности на примере проекта «Нового шелкового пути» // Наука и образование: хозяйство и экономика, предпринимательство, право и управление. 2023. № 4 (155). С. 27–34.
16. Каримов Ж.А. Научная актуальность проекта «Новый Шелковый путь 2.0» для Узбекистана // Тенденции развития науки и образования. 2024. № 107-4. С. 82–84.
17. Kurmanalina A., Tleubergenova M., Shakeyeva J. et al. New Silk Road: New Opportunities for the Development of Kazakhstan's Foreign Economic Activity // Statistics, Accounting and Audit. 2020. No. 4 (79). P. 92–97.
18. Глинкина С.П. Геополитическое соперничество на постсоветском пространстве как фактор сдерживания сотрудничества стран СНГ // Страны «посяса соседства» России: модели развития и вопросы сотрудничества: сборник статей / отв. ред.: Л.Б. Вардомский, М.О. Тураева, Н.В. Куликова. М.: ИЭ РАН, 2024. С. 56–79.

19. Тураева М.О. Транспортная инфраструктура стран Центральной Азии в условиях современной регионализации. М.: ИЭ РАН, 2014. 62 с.
20. Каспийский регион в процессах регионализации Евразии: коллективный научный доклад / отв. ред. Л.Б. Вардомский. М.: Институт экономики РАН, 2023. 74 с.
21. Булаев С.А. Газопровод «Набукко»: проблемы, перспективы // Вестник Казанского технологического университета. 2013. № 17. С. 245–251.
22. Тураева М.О. Динамика развития транспортно-логистических связей в Центрально-Азиатском регионе // Государственная служба. 2022. Т. 24. № 3 (137). С. 87–92.
23. Weitz R. U.S. New Silk Road Initiative Needs Urgent Renewal. URL: <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13155-us-new-silk-road-initiative-needs-urgent-renewal.html>
24. Tracy L. M. The United States and the New Silk Road. URL: <https://2009-2017.state.gov/p/sca/fls/rmks/2013/215906.htm>
25. Тураева М.О., Глинкина С.П., Яковлев А.А. Каналы проникновения китайского капитала в республики Центральной Азии в рамках инициативы «Один пояс – один путь» // Известия Уральского государственного экономического университета. 2018. Т. 19. № 4. С. 64–78.
26. Martadinata I., Hadiano, M., Risman H. Analysis of China's Interests in Belt and Road Initiative (BRI) Policy in Pakistan // Journal of Social and Political Sciences. 2024. № 7 (1). P. 46–58.
27. Jetin B. “One Belt-One Road Initiative” and ASEAN Connectivity: Synergy Issues and Potentialities // China's Global Rebalancing and the New Silk Road / edited by B. R. Deepak. Springer Nature Singapore Pte Ltd, 2018. P. 139–150.
28. Samarathunga W. H. M. S. Chinese Belt and Road Investments in South Asia under the Influence of Multiple Social Crises and Natural Disasters // Sri Lanka Journal of Economic Research. 2022. N 9. P. 103–128.
29. Pamungkas C., Hakam S., Indriasari D. Between Fear and Hope: Belt and Road Initiative in Southeast Asia // Chinese Journal of International Review. 2020. Vol. 2. N 1. URL: [https://www.researchgate.net/publication/343173141\\_Between\\_Fear\\_and\\_Hope\\_Belt\\_and\\_Road\\_Initiative\\_in\\_Southeast\\_Asia](https://www.researchgate.net/publication/343173141_Between_Fear_and_Hope_Belt_and_Road_Initiative_in_Southeast_Asia)
30. Nedopil Ch. China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2023 H1 – the First Ten Years. Shanghai: Green Finance & Development Center, FISF Fudan University, 2023. 27 p.
31. Blue Dot Network. URL: [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9a/Blue\\_Dot\\_Network\\_Map.png](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9a/Blue_Dot_Network_Map.png)
32. Bilal S., Teevan Ch. Global Gateway: Where Now and where to Next? URL: <https://ecdpm.org/application/files/1617/1776/7785/Global-Gateway-Where-now-and-where-to-next-ECDDPM-Discussion-Paper-2024.pdf>
33. Wientzek O., Nitschke J., Bout L. “Global Gateway” Slowly Gathers Momentum. Country Report. – 2023. – October.
34. Прохоренко И.Л. Новая стратегия Европейского союза в Центральной Азии: возможности и пределы «мягкой силы» // Анализ и прогноз. Журнал ИМЭМО РАН. 2019. № 4. С. 68–80.
35. Тураева М.О. Транспортные коммуникации каспийского региона в новых условиях // Государственная служба. 2023. Т. 25. № 4 (144). С. 63–72.

## References

1. Druzhinin A.G. Geoekonomicheskie vzaimozavisimosti i geopoliticheskie al'iansy v sovremennom evraziiskom prostranstve [Goeconomic Interdependencies and Geopolitical Alliances in the Modern Eurasian Space], *Sotsial'no-ekonomicheskaja geografiia. Vestnik Assotsiatsii Rossiiskikh geografov-obshchestvovedov* [Social and Economic Geography. Bulletin of the Association of Russian Social Geographers], 2017, No. 6, pp. 24–38. (In Russ.).
2. Bordachev T., Pyatachkova A. The Concept of Greater Eurasia in the Turn of Russia to the East, *International Organisations Research Journal*, 2018, Vol. 13, No. 3, pp. 33–51.
3. Vardomskii L.B. Razmyshleniia o Bol'shoi Evrazii [Reflections on Greater Eurasia], *Mir peremen* [World of Change], 2018, No. 3, pp. 187–189. (In Russ.).
4. Telegina E.A., Khalova G.O. Mirovaia ekonomika i energetika na perelome: poiski al'ternativnoi modeli razvitiia [The Global Economy and Energy Sector at a Turning Point: The Search for an Alternative Development Model], *Mirovaia ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniia* [World Economy and International Relations], 2020, Vol. 64, No. 3, pp. 5–11. (In Russ.).
5. Shenin S.Iu. "Shelkovyi Put'" XXI veka: diskussii v SShA ["Silk Road" of the 21st Century: Discussions in the USA], *Mirovaia ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniia* [World Economy and International Relations], 2018, Vol. 62, No 9, pp. 60–70. (In Russ.).
6. Baklanov P., Romanov M., Karakin V., Lankin A. Projects of Development of Transcontinental Transport-Economic Belts in Northern Eurasia, *Journal of Resources and Ecology*, 2015, No. 6 (2), pp. 110–113.
7. Likhacheva A., Makarov I., Pestich A. Building a Common Eurasian Infrastructure: Agenda for the Eurasian Economic Union, *International Organisations Research Journal*, 2018, Vol. 13, No. 3, pp. 97–112.
8. Anwar S.U., Wuyi Z., Ali Shah S.Z., Ullah Q., Amir S.M., Syed A. The Resilient Economic Impact of CPEC and Future of MNCs: Evidence from Pakistan, *Frontiers in Environmental Science*, 2022, Vol. 10. Available at: [https://www.researchgate.net/publication/362791410\\_The\\_resilient\\_economic\\_impact\\_of\\_CPEC\\_and\\_future\\_of\\_MNCs\\_Evidence\\_from\\_Pakistan](https://www.researchgate.net/publication/362791410_The_resilient_economic_impact_of_CPEC_and_future_of_MNCs_Evidence_from_Pakistan)
9. Vinokurov E., Akhunbaev A., Shashkenov M., Zaboev A. Mezhdunarodnyi transportnyi koridor "Sever – Iug": sozdanie transportnogo karkasa Evrazii. Doklad 21/5 [International Transport Corridor "North – South": Creating a Transport Framework for Eurasia. Report 21/5]. Almaty, Moscow, Evraziiskii bank razvitiia, 2021, 122 p. (In Russ.). Available at: [https://eabr.org/upload/iblock/c69/EDB\\_2021\\_Report\\_5\\_INSTC\\_rus.pdf](https://eabr.org/upload/iblock/c69/EDB_2021_Report_5_INSTC_rus.pdf)
10. Vinokurov E., Amangel'dy S., Akhunbaev A., Zaboev A., Kuznetsov A., Malakhov A. Evraziiskii transportnyi karkas. Doklad 24/6 [Eurasian Transport Framework. Report 24/6]. Almaty, Evraziiskii bank razvitiia, 2024, 151 p. (In Russ.). Available at: <https://eabr.org/upload/iblock/6ce/Evraziiskiy-transportnyy-karkas.pdf>
11. Karty EAES [Maps of the EAEU], *Evraziiskaia ekonomicheskaja komissiia* [Eurasian Economic Commission]. (In Russ.). Available at: <https://eec.eaeunion.org/comission/department/transport/infrastruktura/maps.php>
12. United States Department of State: Facilities and Areas of Jurisdiction, April 2021, *U.S. Department of State*. Available at: <https://www.state.gov/facilities-and-areas-of-jurisdiction/>
13. Safranchuk I.A. Kontseptsiiia "Novyi shelkovyi put'" i politika SShA v "Bol'shoi Tsentral'noi Azii" [The Concept of the "New Silk Road" and US Policy in "Greater

Central Asia”], *Mezhdunarodnaia zhizn'* [International Affairs], 2013, No. 7, pp. 43–53. (In Russ.).

14. Akmatalieva A.M. Realizatsiia energeticheskikh proektov CASA-1000 i TAPI v ramkakh initsiativy Novyi Shelkovyi Put' SShA [Realization of Energy Projects CASA-1000 and TAPI Within the Framework of the New Silk Road Initiative of the USA], *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Filosofii. Sotsiologii. Politologii* [Bulletin of Tomsk State University. Philosophy. Sociology. Political science], 2016, No. 3 (35), pp. 126–137. (In Russ.).

15. Dan L., Mikhailiuk M.V. Formirovanie arkhitektury logisticheskogo upravleniia global'nymi tsepiami v usloviakh neopredelennosti na primere proekta “Novogo shelkovogo puti” [Formation of the Architecture of Logistics Management of Global Chains in Conditions of Uncertainty on the Example of the Project “New Silk Road”], *Nauka i obrazovanie: khoziaistvo i ekonomika, predprinimatel'stvo, pravo i upravlenie* [Science and Education: Economy and Economics, Entrepreneurship, Law and Management], 2023, No. 4 (155), pp. 27–34. (In Russ.).

16. Karimov Zh.A. Nauchnaia aktual'nost' proekta “Novyi Shelkovyi put' 2.0” dlia Uzbekistana [Scientific Relevance of the Project “New Silk Road 2.0” for Uzbekistan], *Tendentsii razvitiia nauki i obrazovaniia* [Trends in the Development of Science and Education], 2024, No. 107-4, pp. 82–84. (In Russ.).

17. Kurmanalina A., Tleubergenova M., Shakeyeva J. et al. New Silk Road: New Opportunities for the Development of Kazakhstan's Foreign Economic Activity, *Statistics, Accounting and Audit*, 2020, No. 4 (79), pp. 92–97.

18. Glinkina S.P. Geopoliticheskoe sopernichestvo na postsovet'skom prostranstve kak faktor sderzhivaniia sotrudnichestva stran SNG [Geopolitical Rivalry in the Post-Soviet Space as a Factor Restraining Cooperation Among the CIS Countries], *Strany “poiasa sosedstva” Rossii: modeli razvitiia i voprosy sotrudnichestva: sbornik statei* [Russia's Neighborhood Belt Countries: Development Models and Cooperation Issues: Collection of Articles], edited by L.B. Vardomskii, M.O. Turaeva, N.V. Kulikova. Moscow, IE RAN, 2024, pp. 56–79. (In Russ.).

19. Turaeva M.O. Transportnaia infrastruktura stran Tsentral'noi Azii v usloviakh sovremennoi regionalizatsii [Transport Infrastructure of the Central Asian Countries in the Context of Modern Regionalization]. Moscow, IE RAN, 2014, 62 p. (In Russ.).

20. Kaspiiskii region v protsessakh regionalizatsii Evrazii: Kollektivnyi nauchnyi doklad [The Caspian Region in the Processes of Regionalization of Eurasia: Collective Scientific Report], edited by L.B. Vardomskii. Moscow, Institut ekonomiki RAN, 2023, 74 p.

21. Bulaev S.A. Gazoprovod “Nabukko”: problemy, perspektivy [Nabucco Gas Pipeline: Problems, Prospects], *Vestnik Kazanskogo tekhnologicheskogo universiteta* [Bulletin of Kazan Technological University], 2013, No. 17, pp. 245–251. (In Russ.).

22. Turaeva M.O. Dinamika razvitiia transportno-logisticheskikh sviazei v Tsentral'no-Aziatskom regione [Dynamics of the Development of Transport and Logistics Links in the Central Asian Region], *Gosudarstvennaia sluzhba* [Public Service], 2022, Vol. 24, No. 3 (137), pp. 87–92. (In Russ.).

23. Weitz R. U.S. New Silk Road Initiative Needs Urgent Renewal. Available at: <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13155-us-new-silk-road-initiative-needs-urgent-renewal.html>

24. Tracy Lynne M. The United States and the New Silk Road. Available at: <https://2009-2017.state.gov/p/sca/rls/rmks/2013/215906.htm>

25. Turaeva M.O., Glinkina S.P., Iakovlev A.A. Kanaly proniknoveniia kitsaiskogo kapitala v respubliku Tsentral'noi Azii v ramkakh initsiativy “Odin poias – odin put'” [Channels of Penetration of Chinese Capital into the Central Asian Republics

Within the Framework of the “One Belt – One Road” Initiative], *Izvestiia Ural'skogo gosudarstvennogo ekonomicheskogo universiteta* [Bulletin of the Ural State University of Economics], 2018, Vol. 19, No. 4, pp. 64–78. (In Russ.).

26. Martadinata I., Hadianto, M., Risman H. Analysis of China's Interests in Belt and Road Initiative (BRI) Policy in Pakistan, *Journal of Social and Political Sciences*, 2024, No. 7 (1), pp. 46–58.

27. Jetin B. “One Belt-One Road Initiative” and ASEAN Connectivity: Synergy Issues and Potentialities, *China's Global Rebalancing and the New Silk Road*, edited by B. R. Deepak. Springer Nature Singapore Pte Ltd, 2018, pp. 139–150.

28. Samarathunga W. H. M. S. Chinese Belt and Road Investments in South Asia under the Influence of Multiple Social Crises and Natural Disasters, *Sri Lanka Journal of Economic Research*, 2022, No. 9, pp. 103–128.

29. Pamungkas C., Hakam S., Indriasari D. Between Fear and Hope: Belt and Road Initiative in Southeast Asia, *Chinese Journal of International Review*, 2020, Vol. 2, No. 1. Available at: [https://www.researchgate.net/publication/343173141\\_Between\\_Fear\\_and\\_Hope\\_Belt\\_and\\_Road\\_Initiative\\_in\\_Southeast\\_Asia](https://www.researchgate.net/publication/343173141_Between_Fear_and_Hope_Belt_and_Road_Initiative_in_Southeast_Asia)

30. Nedopil Ch. China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2023 H1 – the first ten years. Shanghai, Green Finance & Development Center, FISF Fudan University, 2023, 27 p.

31. Blue Dot Network. Available at: [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9a/Blue\\_Dot\\_Network\\_Map.png](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9a/Blue_Dot_Network_Map.png)

32. Bilal S., Teevan Ch. Global Gateway: Where Now and where to Next? Available at: <https://ecdpm.org/application/files/1617/1776/7785/Global-Gateway-Where-now-and-where-to-next-ECDPM-Discussion-Paper-2024.pdf>

33. Wientzek O., Nitschke J., Bout L. “Global Gateway” Slowly Gathers Momentum. Country Report. – 2023. – October.

34. Prokhorenko I.L. Novaia strategiiia Evropeiskogo soiuzna v Tsentral'noi Azii: vozmozhnosti i predely “miagkoi sily” [New Strategy of the European Union in Central Asia: Possibilities and Limits of “Soft Power”], *Analiz i prognoz. Zhurnal IMEMO RAN* [Analysis and Forecast. Journal of IMEMO RAS], 2019, No. 4, pp. 68–80. (In Russ.).

35. Turaeva M.O. Transportnye kommunikatsii kaspiskogo regiona v novykh usloviiaakh [Transport Communications of the Caspian Region in the New Conditions], *Gosudarstvennaia sluzhba* [Public Service], 2023, Vol. 25, No. 4 (144), pp. 63–72.

## ONTOLOGICAL STATUS OF TRANSPORT INITIATIVES IN EURASIA AND INFLUENCE OF THE GEOPOLITICAL TRENDS

*Eurasian countries have historically been participants in various programs, project initiatives and regional alliances, and under the new conditions, the importance of transport projects has multiplied. At the same time, as the discourse of terminology use grows so does the confusion in the conceptual apparatuses of various scientific and applied contexts related to infrastructure initiatives. Systematization of data and fixation of new trends in the development of the Eurasian transport and logistics network is hampered by the lack of comparable data on the so-called “big” continental transport initiatives. The article analyzes individual global and regional transport initiatives in Eurasia, which at different times were perceived as competing. It is noted that in the Russian-language literature there is increasing confusion between the corridors of the agreed EAEU list, the transport projects of the defunct EurAsEC and the routes of the EDB transport framework concept. In English-language sources, the context in which international and Eurasian transport terminology is used depends largely*

on countries and/or institutions. It is concluded that currently no global infrastructure initiative can compete with the Chinese “Belt and Road” project. Given the complexity of the geopolitical situation in Eurasia, China’s multivariate approach to route alignment and interconnections allows global and regional trade not to “freeze”, deliver cargo and continue to interact with the countries of the continent in a bilateral format.

**Keywords:** Eurasian transport corridors, EAEU, EDB, EEC, OECD, UN, Silk Road, Belt and Road Initiative, The Blue Dot Network, Global Gate.

JEL: F01, F53, L90, L98, Q43

*Дата поступления* – 17.01.2025

*Принята к печати* – 11.02.2025

**ТУРАЕВА Мадина Октамовна**

доктор экономических наук, ведущий научный сотрудник Центра постсоветских исследований;

Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт экономики Российской академии наук / Нахимовский проспект, д. 32, г. Москва, 117218.

e-mail: m.o.turaeva@gmail.com

**TURAEVA Madina O.**

Dr. Sc. (Econ.), Leading Researcher of Center for Post-Soviet Studies; Federal State Budgetary Institution of Science Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences / 32, Nakhimovsky Av., Moscow, 117218.

e-mail: m.o.turaeva@gmail.com

**Для цитирования:**

Тураева М.О. Онтологический статус транспортных инициатив в Евразии и влияние на него геополитических трендов // Федерализм. 2025. Т. 30. № 1 (117). С. 172–196. DOI: <http://dx.doi.org/10.21686/2073-1051-2025-1-172-196>