

DOI: <http://dx.doi.org/10.21686/2410-7395-2026-1-21-33>

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ В БОЛЬШОЙ ЕВРАЗИИ И РОЛЬ РОССИИ

О. Ю. Родникова

Российский экономический университет имени Г. В. Плеханова,
Москва, Россия

Развитие международной торговли и те фундаментальные и комплексные изменения, которые претерпевает эта форма международных экономических отношений в последней четверти века, вызывают к жизни необходимость исследования возможностей акселерации международных транспортных коридоров в Большой Евразии как факторов наращивания и стабилизации торговли в этом макрорегионе, развития дву- и многосторонних торгово-экономических отношений между странами, обеспечения устойчивости социально-экономического процесса и выравнивания существующих разрывов между странами в различных областях. Цель статьи – систематизировать основные направления развития международных транспортных коридоров в Большой Евразии с точки зрения возможности формирования Евразийского транспортного каркаса и обеспечения экономических интересов Российской Федерации. Автор обосновывает, что для Российской Федерации целесообразно уделять больше внимания транспортным системам в рамках евразийских международных транспортных коридоров, не отдавая их на откуп другим заинтересованным сторонам, даже несмотря на те сложности, с которыми сегодня сопряжен этот процесс.

Ключевые слова: Российская Федерация, Китай, экономическая интеграция, международная торговля.

INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS OF GREATER EURASIA AND THE ROLE OF RUSSIA

Oksana Yu. Rodnikova

Plekhanov Russian University of Economics,
Moscow, Russia.

The development of international trade and the fundamental and complex changes that this form of international economic relations has undergone in the last quarter of a century have led to the need to explore the possibilities of accelerating international transport corridors in Greater Eurasia as a factor in increasing and stabilizing trade in this macroregion, developing bilateral and multilateral trade and economic relations between the countries, ensuring the sustainability of the socio-economic process and bridging existing gaps between countries in various fields. The purpose of the article is to systematize the main directions of development of international transport corridors in Greater Eurasia in terms of the possibility of forming a Eurasian transport framework and ensuring the economic interests of the Russian Federation. The author

substantiates that it is more expedient for the Russian Federation to pay more attention to transport systems within the framework of the Eurasian international transport corridors, without leaving them at the mercy of other interested parties, even despite the difficulties that this process involves today.

Keywords: Russian Federation, China, economic integration, international trade.

Введение

Для развития и активизации хозяйственного взаимодействия в Большой Евразии в условиях меняющегося миропорядка [12], нарушения безопасности транспортных путей сообщения [4] актуализируется задача развития надежных и эффективных международных транспортных коридоров. Концептуально Евразия – это макрорегион, включающий страны СНГ, Центральной Азии, Восточной Европы, выступающий своего рода мостом, прежде всего транспортным, между Европой и Азией. В свою очередь в Большую Евразию инкорпорируются Китай, Индия, Монголия, страны АСЕАН [3; 10]. Большая Евразия зачастую связывается с китайской инициативой «Пояс и путь» (BRI) [13]. Интересно отметить, что западные исследователи уделяют мало внимания изучению этого феномена как такового, главным образом – с точки зрения его последствий для Европейского союза [18; 20].

Анализ роли международных транспортных коридоров (МТК) Евразии не только позволяет оценить эффективность текущих логистических решений, но и сформулировать предложения по их оптимизации с учетом интересов устойчивого регионального развития и евразийской интеграции. Гипотеза исследования заключается в том, что формирование Евразийского транспортного каркаса приобретает особую важность с точки зрения фактора эскалации интеграционного взаимодействия в Большой Евразии.

В статье систематизированы направления развития МТК в Большой Евразии исходя из обеспечения экономических интересов Российской Федерации, что позволяет не только оценить эффективность текущих логистических решений, но и сформулировать предложения по их оптимизации.

Результаты исследования

Транспортная составляющая Большой Евразии (включая транспортную политику и транспортную дипломатию) крайне важна для международной торговли и в целом экономической стабилизации как в самом макрорегионе, так и вне его. Понимание этой важности наряду с ростом проблем и вызовов в мировой и евразийской транспортно-логистической системе требует поиска (формирования) новых возможностей качественного ее совершенствования [16], особенно с учетом того,

что именно Большая Евразия сегодня становится одним из наиболее активных торговых регионов на основе роста производства [8], направленности его специализации, формирования новых конкурентных преимуществ. Этот рост подталкивают демографические процессы, социальная ситуация, современные тенденции в сфере экологии, декарбонизации, инноваций и инвестиций, геополитики, торговли. В связи с этим международные транспортные коридоры Большой Евразии можно рассматривать не только как ключевые элементы глобальной логистики, но и как интеграторы торговли, инвестиций и технологий (в том числе в транспортной сфере) [11], катализаторы социально-экономического прогресса и факторы стабилизации и снижения рисков.

Так, за первые 11 месяцев 2025 г. положительное сальдо торгового баланса КНР со странами, сотрудничающими в рамках инициативы «Один пояс – один путь», превысило положительное сальдо торгового баланса этой страны с США на фоне растущей напряженности в отношениях между Поднебесной с США [17]. Следовательно, необходимость совершенствования и акселерации МТК в Большой Евразии – насущная задача.

В макрорегионе Большая Евразия традиционно сформировалась сложная сеть международных транспортных коридоров, которые выступают каркасом для торговли и логистики между Европой, Азией и Ближним Востоком (таблица). Их значение резко возросло после изменения глобальных логистических цепочек в 2014 г., и особенно в 2022 г., так как международные транспортные пути стали уязвимы для различных вызовов и зачастую выступают целью геополитической борьбы и служат полем конкуренции [5]. Это подтверждает, например, взрыв «Северных потоков». Таким образом, страны через обеспечение контроля над транспортными путями стремятся обеспечить себе конкурентные преимущества, что не является новым в истории, или пытаются использовать МТК как фактор влияния на партнеров (другие страны).

Как видно из таблицы, транспортно-логистическая система Большой Евразии остается весьма сложной. Она развивается в ответ на складывающиеся геополитические и геоэкономические изменения и призвана обеспечить возможность развития торговых и других хозяйственных связей между странами Большой Евразии.

В то же время в экономике в целом (включая хозяйственное взаимодействие между странами макрорегиона) и в транспортной системе Большой Евразии в частности сохраняется целый ряд проблем, таких как дифференциация развития отдельных стран [2], несбалансированность торгово-экономических отношений, различного рода разрывы, внешние угрозы.

Система международных транспортных коридоров в Большой Евразии

Коридор	Маршрут	Характеристика	Особенности
1	2	3	4
Транссибирский коридор (Транссиб, или Первый Евразийский мост)	Владивосток/Находка (РФ) - Москва - Западная Европа	<i>Трансконтинентальные коридоры «Восток-Запад» (Европа - Азия)</i> Самый короткий сухопутный путь из Юго-Восточной Азии в Европу. Основной объем идет через российскую железнодорожную сеть (широкая колея 1 520 мм).	Традиционно основной маршрут. После 2022 г. его загрузка выросла, но столкнулась с ограничениями пропускной способности и логистическими сложностями
Новый Евразийский континентальный мост (Второй Евразийский мост)	Китай (порты Ляньюньган, Шанхай) - Казахстан (пункт Достык/Алтынколь) - Россия - Беларусь - Польша - Европа	Ключевой наземный маршрут китайской инициативы «Один пояс и один путь» (ОПОП/ВРИ). Проходит через территорию Казахстана, что дает альтернативу прямому входу в Россию	Вариант: Китай - Казахстан - Азербайджан (Баку) - Грузия - Турция (Карс) - Европа (минуя Россию)
Средний коридор (Trans-Caspian International Transport Route, TPIR)	Китай - Казахстан/Узбекистан - Каспийское море (порты Актау, Курык) - Азербайджан (Баку) - Грузия - Турция/Черное море - Европа	Самый динамично развивающийся альтернативный маршрут, не проходящий через территорию России. Требуется мультимодальных перевозок (железная дорога - паром - железная дорога). Является приоритетным для ЕС, Турции, Казахстана, Азербайджана и Грузии	Паромные переправы через Каспий и пропускная способность железных дорог Кавказа являются узкими местами
Международный транспортный коридор «Север-Юг» (INSTC)	Западная ветка (морская/сухопутная): Россия/Северная Европа - Астрахань - порты Дагестана (Махачкала) - Иран (порт Энзели/Бендер-Аббас). Далее в Индию. Восточная ветка (железнодорожная): Россия - Казахстан - Туркменистан - Иран. Транскаспийская ветка: Россия - Каспийское море - Иран - Индия	<i>Коридоры направления «Север-Юг» Россия, Центральная Азия - Индийский океан</i> Создает альтернативу Суэцкому каналу для грузов между Северной Европой, Россией и Южной Азией/Ближним Востоком. Ключевая роль Ирана и Индии	
Коридоры в сторону Индии и Пакистана	Маршрут через Афганистан: Узбекистан/Таджикистан - Афганистан - пакистанские порты Гвадар и Карачи (проект «Узбекистан - Афганистан - Пакистан»); Маршрут «Чинаб»: Индия - Иран - порт Чабахар - Афганистан - Центральная Азия	Пока нестабильный В обход Пакистана	

О к о н ч а н и е т а б л.

1	2	3	4
Транскаспийский международный транспортный маршрут	Турция - Грузия - Азербайджан - Казахстан/ Туркменистан - Китай	<i>Региональные и меридиональные коридоры</i> Связывает Турцию с Китаем через Кавказ и Каспий, минуя Россию	Активно развивается с 2017 г.
Коридоры Центральной Азии	КАРАВАН (CAREC): объединяет 6 коридоров, связывающих Китай, Монголию, страны Центральной Азии, Кавказ, Россию, Пакистан и Европу. Трансафганский коридор: Узбекистан - Афганистан - Пакистан (потенциально важнейший выход к морю для Узбекистана)		Программа Азиатского банка развития
Китайско-Монгольско-Российский экономический коридор (Трансмонгольская магистраль)	Китай - Монголия - Россия (например, через Улан-Удэ на Транссиб)	Увеличивает поставки сырья и товаров	Не является самостоятельной веткой. Это южное ответвление Транссиба

В этой связи нами определены ключевые тренды и вызовы [15] развития системы международных транспортных коридоров в Большой Евразии в настоящее время и в среднесрочной перспективе.

Во-первых, как следует из таблицы, происходит постепенная геополитическая переориентация. Ее ведущий тренд – развитие «Среднего коридора» (ТТТ) и МТК «Север-Юг» как альтернативы прямому транзиту через Россию из-за антироссийских западных санкций. Это направление усиливает возможности других участников торгового и транспортно-логистического процесса, прежде всего Китая.

Во-вторых, все более важное значение в современных реалиях приобретает мультимодальность (в одной перевозке задействовано нескольких видов транспорта). Участники международной торговли все чаще используют транспортно-логистические комбинации, такие как железнодорожное сообщение – паром – автомобильный транспорт. В этой цепочке Каспийское и Черное моря стали ключевыми мостами транспортно-логистической системы.

В-третьих, несмотря на все более активное развитие и трансформацию системы МТК Большой Евразии, в ней сохраняются инфраструктурные ограничения. Так, паромные переправы, портовые мощности, разная ширина железнодорожной колеи (1 520 мм в СНГ против 435 мм в Европе/Турции/Иране) требуют значительных инвестиций, сложных технологических решений, поиска возможностей технической консолидации, новых подходов к организации процесса, в том числе с использованием цифровых технологий, в частности, искусственного интеллекта. Эти возможности и решения доступны не всем странам – участницам транспортно-логистического процесса из-за сохраняющихся, а зачастую и обостряющихся внешних вызовов.

Таким образом, еще одним ключевым моментом в развитии международных транспортных коридоров в Большой Евразии становится цифровизация: активное внедрение электронных накладных (например, в рамках ЕАЭС) для ускорения таможенного оформления, прозрачность перевозок, учета, финансовых аспектов процесса; возможность контроля онлайн и быстрого поиска и решения возникающих проблем существенно повышают его эффективность и, следовательно, обеспечивают реализацию конкурентных преимуществ.

Важно отметить такой аспект, как конкуренция vs сотрудничество. С одной стороны, международные транспортные коридоры, их различные ветки конкурируют между собой, а с другой – дополняют друг друга. Участники торгового и транспортно-логистического процесса получают возможность уменьшать существующие и возникающие риски. Например, грузы из «Среднего коридора» могут переходить на российскую сеть для доставки в Финляндию. По мнению экспертов, «Средний коридор»

может стать флагманским вектором в евразийской системе МТК, так как сокращает время в пути [7]. Однако он идет в обход России, что вызывает необходимость для нашей страны активизировать развитие Транссиба, которому «Средний коридор» значительно уступает по продолжительности перевозки, и Северного морского пути как инфраструктурного проекта Большой Евразии [1].

Как видно из таблицы, роль Российской Федерации в евразийских МТК пока остается весьма скромной. Поэтому нашей стране важно обращать более пристальное внимание на развитие транспортно-логистических процессов и международных транспортных коридоров Большой Евразии со своим участием, так как это позволит укрепить торгово-экономические отношения с партнерами, обеспечить свои национальные интересы и экономическую безопасность.

Экономические причины занимают одно из основополагающих мест в этих соображениях и содержат ряд аспектов. Во-первых, это новый источник доходов и развития регионов и территорий: Россия стремится стать не только сырьевым, но и полноправным транзитным и логистическим хабом. Активизация МТК позволит нашей стране получать прямые доходы от транзита (провоза грузов по своей территории), а также вкладывать ресурсы в развитие и модернизацию инфраструктуры, прежде всего железных дорог (особенно БАМа и Транссиба), портов (Дальний Восток, Черное море, Каспий), автомобильных дорог и пограничных переходов. Как следствие, появится финансовая и технологическая база для создания логистических центров, сервисных зон, развития территорий, вырастет занятость в удаленных регионах (Сибирь, Дальний Восток, Юг России).

Во-вторых, блок экономических причин повлечет за собой интеграцию новых цепочек поставок. После введенных с 2014 г. западных санкций и разрыва торгово-экономических связей с развитыми странами Российская Федерация осуществляет поворот на Восток и стремится интегрироваться в азиатские экономические цепочки [9]. Участие в МТК – это физическое притяжение экономик Китая, Индии, Ирана, стран Центральной Азии к российской транспортной системе, что гарантирует долгосрочное торговое партнерство.

В-третьих, активизация МТК означает для Российской Федерации возможность экспортировать не только сырьевые ресурсы, но и логистические и транспортные услуги, которые потянут за собой и другие. В то же время современная экономика все больше зависит не столько от вывоза товаров, сколько от экспорта услуг. Следовательно, у России появится возможность через развитие транспортно-логистического сегмента национальной экономики повысить эффективность всей (особенно восточной) хозяйственной системы, что весьма актуально.

Геополитические и интеграционные причины. Современная практика показывает, что развитие МТК зачастую означает для страны рост влияния и возможность укрепить национальный суверенитет. В частности, Россия сможет обеспечить сохранение центральной роли в Евразии. Дело в том, что исторически Россия была главным сухопутным мостом между Европой и Азией. Поэтому развитие альтернативных коридоров («Средний», ТМТМ), обходящих ее территорию, подрывает это стратегическое преимущество. Если эти маршруты станут быстрее и дешевле, Россия рискует потерять геополитическое влияние в регионе и стать периферией новых логистических осей. Наконец, более активное использование МТК, идущих по территории России, позволит нашей стране осуществлять контроль над товарными потоками, что также увеличит ее геополитический вес. Геополитическую важность евразийских МТК для Российской Федерации отмечают и зарубежные эксперты [19].

Помимо вышеназванного, геополитический интерес для России представляют развитие ЕАЭС, укрепление евразийской экономической интеграции и создание центра притяжения для третьих стран, а также инициированное в 2015 г. Большое Евразийское партнерство (БЕП) [6]. Развитие МТК с участием России – это инструмент экономической интеграции со странами СНГ и ЕАЭС (Казахстан, Беларусь, Кыргызстан, Армения). Совместные инфраструктурные проекты усиливают взаимозависимость и делают Россию ядром притяжения, в отличие от конкурирующих сил (Китай, Турция, ЕС).

Наконец, реализация концепции Большой Евразии предполагает создание единого экономического и политического пространства от Лиссабона до Джакарты с Россией в качестве ключевого игрока. МТК – это ее материальная основа.

Обеспечение национальной безопасности требует от России (эта задача лишь актуализируется) развития собственной территории. Создание современной инфраструктуры на востоке и юге страны – вопрос укрепления суверенитета и хозяйственного освоения этих территорий, снижающий риск влияния извне. Развитые, диверсифицированные транспортные связи с множеством стран (Китай, Иран, Индия, страны Персидского залива) делают российскую экономику более устойчивой к внешнему давлению. Грузопотоки можно перенаправлять по разным маршрутам, создавая буферные возможности в условиях санкций. Для России также важно сохранять собственный контроль над логистикой в ключевых регионах. Например, активное участие в логистике вокруг Каспийского моря (проект «Север-Юг») позволяет России сохранять влияние в этом стратегическом регионе, не давая ему стать исключительно зоной интересов других держав.

Заключение

Как мы видим, логистическая карта Большой Евразии становится более сложной и многополярной, смещая фокус с чисто транзитных путей через Россию на дугу коридоров через Кавказ, Каспий и Центральную Азию с участием Турции, Китая, Ирана и стран Персидского залива.

Активизация в МТК для России – не просто экономический проект, а стратегический императив. Это вопрос сохранения статуса великой державы, основанной не только на ресурсах, но и на контроле над ключевыми глобальными потоками, диверсификации экономики в новых условиях и укрепления национальной безопасности через глубокую интеграцию с динамично растущими экономиками Азии. Если наша страна не активизирует свое присутствие в МТК Большой Евразии, то может столкнуться с такими явлениями, как:

- потеря доходов и инвестиций;
- маргинализация в региональной торговле, превратившись из связующего звена в тупиковую ветвь мировых товарных потоков, ориентированных только на экспорт сырья;
- ослабление интеграционных проектов, так как ЕАЭС может потерять привлекательность и для участников, и для третьих стран [15], если через него не будут проходить основные торговые пути. Страны-участницы начнут искать более выгодную логистику в обход России.

Список литературы

1. Андреева Е. Л., Ратнер А. В. Севморпуть как инфраструктурный путь Большой Евразии // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество. Ежегодник : материалы VII Международной научно-практической конференции : в 4 ч. – М., 2025. – С. 74–77.
2. Андреева Е. Л., Ратнер А. В., Подкина К. Ю. Динамика ВВП стран Большой Евразии как показатель их экономического роста // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество. Ежегодник : материалы VI Международной научно-практической конференции. – М., 2024. – С. 10–12.
3. Бордачев Т. В., Пятчкова А. С. Концепция Большой Евразии в повороте России на Восток // Вестник международных организаций. – 2018. – Т. 13. – № 3. – С. 33–51.
4. Зворыкина Ю. В., Потеский В. М., Мамулат С. Л. Роль проектов развития международных транспортных коридоров в процессах экономической интеграции на Евразийском пространстве // Транспорт в интеграционных процессах мировой экономики : материалы Международной научно-практической онлайн-конференции / под ред. проф.

В. Г. Гизатуллиной. – Гомель : БелГУТ, 2020. – С. 112–115. – DOI: 10.13140/RG.2.2.25235.50725/1

5. *Красноярова Б. А., Кротов А. В.* Потенциальные риски реализации трансконтинентальных проектов в Центральной Евразии // Россия и Азия. – 2020. – № 1 (10). – С. 8–15.

6. *Мартынова Е. С.* Большие транспортные коридоры как фактор формирования большого Евразийского пространства // Россия и новые государства Евразии. – 2023. – № 3 (60). – С. 68–77. – DOI: 10.20542/2073-4786-2023-3-68-77

7. Может ли Транскаспий конкурировать с МТК Север – Юг и Транссибом – мнение эксперта. – URL: <https://casp-geo.ru/mozhet-li-transkaspij-konkurirovat-s-mtk-sever-yug-i-transsibom-mnenie-eksperta/?ysclid=ml9j3h6kuv330466341>

8. *Родионова И. А.* Позиции Азии в мировой индустрии // Россия и Азия. – 2020. – № 4 (13). – С. 6–15.

9. *Русакович В. И.* Трансформация транспортно-логистической системы и логистического взаимодействия России и стран Азии // Россия и Азия. – 2024. – № 4 (30). – С. 23–30.

10. *Суслов Д. В., Пятачкова А. С.* Большая Евразия: концептуализация понятия и место во внешней политике России // Россия в формирующейся Большой Евразии. – Вып. 148. – М. : Издательский дом «Кодекс», 2019. – С. 16–53.

11. *Тюрина О. А., Бяшарова А. Р.* Инвестиционная привлекательность транспортной инфраструктуры Европейского союза // Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. – 2025. – № 3. – С. 178–181.

12. *Хейфец Б. А., Чернова В. Ю.* Протекционистский вектор промышленной политики в условиях меняющегося миропорядка // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. – 2025. – Т. 18. – № 2. – С. 6–23. – DOI: 10.31249/kgt/2025.02.01

13. *Хейфец Б.* Глобальные партнерства и трансрегионализация Большой Евразии // Постсоветский материк. – 2018. – № 3 (19). – С. 47–56.

14. *Шеров-Игнатъев В. Г.* Соглашение ЕСЭС о свободной торговле с третьими странами: смысл для России // Россия и Азия. – 2020. – № 3 (12). – С. 59–69.

15. *Шкваря Л. В., Меланьина М. В.* Цифровой ЕАЭС: прогресс и проблемы // Горизонты экономики. – 2025. – № 2 (89). – С. 91–95.

16. *Шкваря Л. В., Евстратенко А. В., Килочицкая М. А.* Перспективы и особенности развития международных транспортных коридоров на евразийском континенте // Транспорт в интеграционных процессах мировой экономики : материалы IV Международной научно-практической онлайн-конференции / под ред. проф. В. Г. Гизатуллиной. – Гомель, 2023. – С. 85–89.

17. Belt and Road nations' share of China trade surplus overtakes that of US. – URL: <https://asia.nikkei.com/spotlight/belt-and-road/belt-and-road-nations-share-of-china-trade-surplus-overtakes-that-of-us>

18. Glaser M., Thomann P.-É. The Concept of Greater Eurasia: The Russian turn to the East and Its Consequences for the European Union from the Geopolitical Angle of Analysis // Journal of Eurasian Studies. – 2021. – Vol. 13. – Issue 1. – DOI: 10.1177/18793665211034183

19. Glaser M., Dzhavad O. Russian Discourse on Globalization: A National View // The International Journal of Interdisciplinary Global Studies. – 2020. – Vol. 15. – Issue 1. – P. 13–32.

20. Thomann P. E. Focusing on Common Geopolitical Interests: Changing the Focus in EU-Russia Dialogue and Communication? Edited by E. Pashentsev, Strategic Communication in EU-Russia Relations Tensions, Challenges and Opportunities. Palgrave Macmillan, 2020. – P. 61–109.

References

1. Andreeva E. L., Ratner A. V. Sevmorput kak infrastrukturnyy put Bolshoy Evrazii [The Northern Sea Route as an Infrastructural Route of Greater Eurasia]. *Bolshaya Evraziya: razvitie, bezopasnost, sotrudnichestvo. Ezhegodnik: materialy VII Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii* [Greater Eurasia: Development, Security, Cooperation. The Yearbook. Materials of the VII International Scientific and Practical Conference]. In 4 parts. Moscow, pp. 74–77. (In Russ.).

2. Andreeva E. L., Ratner A. V., Podkina K. Yu. Dinamika VVP stran Bolshoy Evrazii kak pokazatel ikh ekonomicheskogo rosta [The Dynamics of the GDP of the Countries of Greater Eurasia as an Indicator of Their Economic Growth]. *Bolshaya Evraziya: razvitie, bezopasnost, sotrudnichestvo. Ezhegodnik: materialy VI Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii* [Greater Eurasia: Development, Security, Cooperation. The Yearbook. Materials of the VI International Scientific and Practical Conference]. Moscow, 2024, pp. 10–12. (In Russ.).

3. Bordachev T. V., Pyatachkova A. S. Kontseptsiya Bolshoy Evrazii v povorote Rossii na Vostok [The Concept of Greater Eurasia in Russia's Turn to the East]. *Vestnik mezhdunarodnykh organizatsiy* [Bulletin of International Organizations], 2018, Vol. 13, No. 3, pp. 33–51. (In Russ.).

4. Zvorykina Yu. V., Poteskiy V. M., Mamulat S. L. Rol proektov razvitiya mezhdunarodnykh transportnykh koridorov v protsessakh ekonomicheskoy integratsii na Evraziyskom prostranstve [The Role of Projects for the Development of International Transport Corridors in the Processes of Economic Integration in the Eurasian Space]. *Transport v integratsionnykh protsessakh mirovoy ekonomiki: materialy Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy onlayn-konferentsii* [Transport in the Integration Processes of the World Economy : Proceedings of the International Scientific and Practical Online

conference]. Edited by V. G. Gizatullina. Gomel, BelGUT, 2020, pp. 112–115. (In Russ.). DOI: 10.13140/RG.2.2.25235.50725/1

5. Krasnoyarova B. A., Krotov A. V. Potentsialnye riski realizatsii transkontinentalnykh proektov v Tsentralnoy Evrazii [Potential Risks of Implementing Transcontinental Projects in Central Eurasia]. *Rossiia i Aziya* [Russia and Asia], 2020, No. 1 (10), pp. 8–15. (In Russ.).

6. Martynova E. S. Bolshie transportnye koridory kak faktor formirovaniya bolshogo Evraziyskogo prostranstva [Large Transport Corridors as a Factor in the Formation of a Large Eurasian Space]. *Rossiia i novye gosudarstva Evrazii* [Russia and the New States of Eurasia], 2023, No. 3 (60), pp. 68–77. (In Russ.). DOI: 10.20542/2073-4786-2023-3-68-77

7. Mozhet li Transkaspий konkurirovat s MTK Sever – Yug i Transsibom – mnenie eksperta [Is it Possible to Compete Trans-Caspian with MTK North-South and Transsib – Expert Opinion]. (In Russ.). URL: <https://casp-geo.ru/mozhet-li-transkaspий-konkurirovat-s-mtk-sever-yug-i-transsibom-mnenie-eksperta/?ysclid=ml9j3h6kuv330466341>

8. Rodionova I. A. Pozitsii Azii v mirovoy industrii [Asia's Position in the Global Industry]. *Rossiia i Aziya* [Russia and Asia], 2020, No. 4 (13), pp. 6–15. (In Russ.).

9. Rusakovich V. I. Transformatsiya transportno-logisticheskoy sistemy i logisticheskogo vzaimodeystviya Rossii i stran Azii [Transformation of the Transport and Logistics System and Logistics Cooperation between Russia and Asian Countries]. *Rossiia i Aziya* [Russia and Asia], 2024, No. 4 (30), pp. 23–30. (In Russ.).

10. Suslov D. V., Pyatachkova A. S. Bolshaya Evraziya: kontseptualizatsiya ponyatiya i mesto vo vneshney politike Rossii [Greater Eurasia: Conceptualization of the Concept and Place in Russia's Foreign Policy]. *Rossiia v formiruyushchey Bolshoy Evrazii* [Russia in the emerging Greater Eurasia]. Issue 148. Moscow, Izdatelskiy dom «Kodeks», 2019, pp. 16–53. (In Russ.).

11. Tyurina O. A., Byasharova A. R. Investitsionnaya privlekatelnost transportnoy infrastruktury Evropeyskogo soyuza [Investment Attractiveness of the Transport Infrastructure of the European Union]. *Konkurentosposobnost v globalnom mire: ekonomika, nauka, tekhnologii* [Competitiveness in the Global World: Economics, Science, Technology], 2025, No. 3, pp. 178–181. (In Russ.).

12. Kheyfets B. A., Chernova V. Yu. Protektsionistskiy vektor promyshlennoy politiki v usloviyakh menyayushchegosya miroporyadka [The Protectionist Vector of Industrial Policy in a Changing World Order]. *Kontury globalnykh transformatsiy: politika, ekonomika, pravo* [Contours of Global Transformations: Politics, Economics, Law], 2025, Vol. 18, No. 2, pp. 6–23. (In Russ.). DOI: 10.31249/kgt/2025.02.01

13. Kheyfets B. Globalnye partnerstva i transregionalizatsiya Bolshoy Evrazii [Global Partnerships and Transregionalization of Greater Eurasia]. *Postsovetskiy materik* [Post-Soviet Continent], 2018, No. 3 (19), pp. 47–56. (In Russ.).

14. Sherov-Ignatev V. G. Soglashenie ESES o svobodnoy trgovle s tretimi stranami: smysl dlya Rossii [The EEC Free Trade Agreement with Third Countries: Meaning for Russia]. *Rossiya i Aziya* [Russia and Asia], 2020, No. 3 (12), pp. 59–69. (In Russ.).

15. Shkvarya L. V., Melanina M. V. Tsifrovoy EAES: progress i problemy [Digital EAEU: Progress and Problems]. *Gorizonty ekonomiki* [Horizons of Economics], 2025, No. 2 (89), pp. 91–95. (In Russ.).

16. Shkvarya L. V., Evstratenko A. V., Kilochitskaya M. A. Perspektivy i osobennosti razvitiya mezhdunarodnykh transportnykh koridorov na evraziyskom kontinente [Prospects and Features of the Development of International Transport Corridors on the Eurasian Continent]. *Transport v integratsionnykh protsessakh mirovoy ekonomiki: materialy IV Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy onlayn-konferentsii* [Transport in the Integration Processes of the World Economy: Materials for the IV Scientific and Practical International Online Conference] Edited by V. G. Gizatullina. Gomel, 2023, pp. 85–89. (In Russ.).

17. Belt and Road Nations' Share of China trade surplus overtakes that of US. Available at: <https://asia.nikkei.com/spotlight/belt-and-road/belt-and-road-nations-share-of-china-trade-surplus-overtakes-that-of-us>

18. Glaser M., Thomann P.-E. The Concept of Greater Eurasia: The Russian turn to the East and Its Consequences for the European Union from the Geopolitical Angle of Analysis. *Journal of Eurasian Studies*, 2021, Vol. 13, Issue 1. DOI: 10.1177/187936652111034183

19. Glaser M., Dzhavad O. Russian Discourse on Globalization: A National View. *The International Journal of Interdisciplinary Global Studies*, 2020, Vol. 15, Issue 1, pp. 13–32.

20. Thomann P. E. Focusing on Common Geopolitical Interests: Changing the Focus in EU-Russia Dialogue and Communication? Edited by E. Pashentsev, *Strategic Communication in EU-Russia Relations Tensions, Challenges and Opportunities*. Palgrave Macmillan, 2020, pp. 61–109.

Поступила: 121.11.2025

Принята к печати: 05.02.2026

Сведения об авторе

Оксана Юрьевна Родникова
старший преподаватель кафедры
иностраных языков
№ 1 РЭУ им. Г. В. Плеханова.
Адрес: ФГБОУ ВО «Российский
экономический университет имени
Г. В. Плеханова», 109992, Москва,
Стремянный пер., д. 36.
E-mail: Rodnikova.OY@rea.ru

Information about the author

Oksana Yu. Rodnikova
Senior Lecturer of the Department
of Foreign Languages
N 1 of the PRUE.
Address: Plekhanov Russian
University of Economics,
36 Stremyanny Lane, Moscow,
109992, Russian Federation.
E-mail: Rodnikova.OY@rea.ru