

Конфликтология / nota bene

Правильная ссылка на статью:

Кун С. Геополитические риски и устойчивость транспортных коридоров Евразии: влияние санкций и конфликтов // Конфликтология / nota bene. 2025. № 2. С. 80-89. DOI: 10.7256/2454-0617.2025.2.74032 EDN: EQJWZY URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=74032

Геополитические риски и устойчивость транспортных коридоров Евразии: влияние санкций и конфликтов

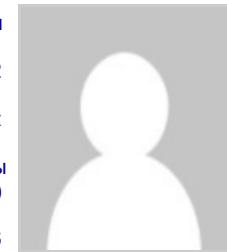
Кун Сяной

ORCID: 0009-0002-2629-0002

кандидат исторических наук

аспирант; кафедра теории и истории международных отношений; Российский университет дружбы народов имени Патриса Лумумбы (РУДН)

117198, Россия, г. Москва, Обручевский р-н, ул. Миклухо-Маклая, д. 6



✉ 897973109@qq.com

[Статья из рубрики "Актуальные проблемы и направления развития современной конфликтологии"](#)

DOI:

10.7256/2454-0617.2025.2.74032

EDN:

EQJWZY

Дата направления статьи в редакцию:

09-04-2025

Дата публикации:

22-05-2025

Аннотация: Объектом исследования являются евразийские транспортные маршруты. Предметом исследования – влияние геополитических рисков и конфликтов на устойчивость транспортных коридоров Евразии в контексте современных политических вызовов. Автор подробно рассматривает влияние антироссийских санкций на функционирование Северного евразийского коридора, а также развитие многостороннего транспортного коридора «Север-Юг», инициированного Россией. Анализируется, каким образом санкционные меры изменили динамику транзитных потоков и способствовали переосмыслению логистических стратегий стран-участниц. Особое внимание уделяется исследованию участия Китая в формировании альтернативных маршрутов через Центральную Азию и Каспийский регион, включая

проект ТМТМ (Трансказпийский международный транспортный маршрут) и железную дорогу Китай-Кыргызстан-Узбекистан. В рамках исследования исследуются попытки адаптации стран Центральной Азии к новым геополитическим реалиям и их роль в обеспечении устойчивости транспортных коридоров. В методологии исследования применялся комплексный подход, включающий качественный и количественный сравнительный анализ, с использованием научной литературы на заданную тему и статистических данных. Новизна исследования заключается в дополнении существующей литературы, которая позволила собрать информацию по проблематике исследования, однако в полной мере не раскрыла заданную тему. В результате проведенного исследования выявлено, что вызванные конфликтами и санкциями риски оказали значительное влияние на перестройку традиционных маршрутов транспортных коридоров в Евразии. Страны, такие как Россия и Китай были вынуждены искать альтернативы привычным транспортным потокам. Страны Центральной Азии, в свою очередь, получили возможность для активизации сотрудничества по развитию транспортной инфраструктуры на своей территории. Однако, успешная интеграция альтернативных маршрутов, таких как ТМТМ и железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан, в существующую инфраструктуру потребует значительных усилий со стороны стран-участниц. В результате исследования обозначается, что Китай дифференцирует свои транспортные маршруты, стремясь обеспечить несколько альтернатив перевозок на случай возникающих конфликтов и нестабильной экономической ситуации. В условиях санкций Китай сохраняет возможность транзита как через Россию, так и через другие маршруты.

Ключевые слова:

транспортные коридоры, Евразия, Китай, Россия, ОПОП, Центральная Азия, МТК Север-Юг, Северный коридор, Южный коридор, ТМТМ

Введение

Транспортный коридор включает в себя различные виды транспорта, которые согласованно работают в определённом направлении и участвуют в перемещении конкретных грузов. Он представляет собой совокупность транспортных коммуникаций, обеспечивающих грузоперевозки между различными государствами. В контексте развития международного сотрудничества и глобализации, расширения международной кооперации и взаимозависимости важную роль получило создание международных транспортных коридоров (МТК). МТК играют большую роль в решении задач перевозок и транспортного сообщения, от которых зависит расширение межгосударственных контактов в торгово-экономической, политической, технологической и других областях. Развитие МТК помогает формированию как национальной, так и международной транспортной инфраструктуры, способствует созданию единых стандартов и технологий и обеспечивает применение согласованной технологии перевозок для интеграции отдельных национальных транспортных систем в глобальную транспортную сеть. Благодаря МТК становится возможным обеспечить стабильный товарообмен между государствами, снизить затраты на грузоперевозки и на конечную стоимость продукта для населения, а также повысить количество рабочих мест и улучшить инфраструктуру в местах прохождения МТК.

Несмотря на то, что концепция улучшения транспортных связей и создания международных путей сообщения для улучшения экономики и кооперации возникла

достаточно давно, научное сообщество и главы государств стали уделять активное внимание инициативам в области развития МТК с середины 2010-х годов. В контексте Евразии МТК приобрели особую актуальность в силу большой протяженности континента и наличия значительного числа стран на карте Евразии. С ростом перевозок и товарооборота между государствами Европы и странами Азиатского региона появилась потребность в новых транспортных маршрутах для безопасного и устойчивого товарообмена. Для решения этих задач были предложены различные инициативы [1]. Развитие этих коридоров глубоко повлияло на экономическую ситуацию в регионе, способствуя экономическому росту и эффективной интеграции в цепочки добавленной стоимости продукта. В 2015 году Китай и страны ЕАЭС договорились и дальше развивать евразийскую интеграцию в рамках инициативы Экономического пояса Шелкового пути, что также подразумевало развитие и вложение инвестиций в развитие МТК. Таким образом, МТК играли и продолжают играть ключевую роль в развитии сетей Евразии, способствуя экономическому росту и объединению региона. К началу XXI века была сформирована обширная сеть транспортных коридоров Евразии, а Китай и Россия активно принимали участия в этом процессе, предлагая свои инициативы.

Сеть транспортных коридоров Евразии

Классификация международных транспортных коридоров проводится по-разному, также по-разному выделяются основные транспортные маршруты в зависимости от того, какую роль они играют для страны-участницы транспортного коридора. Европейским банком развития было предложено понятие «Евразийский транспортный каркас». Согласно докладу Евразийского банка развития, на Евразийском континенте можно выделить следующие международные транспортные коридоры [2. С.7.1]:

- 1 . Северный евразийский коридор – связывает Европу с Китаем через Россию и Монголию.
- 2 . Центральный евразийский коридор – этот коридор соединяет порты КНР Шанхай и Ляньюньган через страны ЕАЭС с Западной Европой.
3. ТРАСЕКА – транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия представляет собой важную транспортную артерию, связывающую страны Восточной Европы и Кавказа с Центральной и Южной Азией.
- 4 . Срединный (средний) коридор (Транскаспийский международный транспортный маршрут или ТМТМ) – представляет собой важный маршрут, который соединяет страны Каспийского региона с Европой и Азией, проходя из Китая через Казахстан, Каспийское море, Азербайджан, Грузию и Турцию.
- 5 . Южный евразийский коридор – в настоящее время функционирует только маршрут между Турцией, Ираном и Пакистаном. Предполагается, что коридор свяжет Европейский союз с Сингапуром через страны Южной и Юго-Восточной Азии (Индия, Бангладеш, Мьянма, Таиланд, Малайзия).
- 6 . МТК «Север – Юг» – охватывает три маршрута: транскаспийский, западный и восточный. Они соединяют российские порты с Ираном через Каспийское море и Центральную Азию.
- 7 . Морские коридоры – элементами международной транспортной инфраструктуры являются морские коридоры, такие как Северный морской путь (СМП) и Южный глубоководный маршрут. Севморпуть обеспечивает навигацию вдоль северного

побережья России, связывая восточную и западную части страны. Южный глубоководный маршрут проходит.

Что касается Китая, то он активно участвует в развитии транспортных коридоров Евразии в рамках инициативы Экономического пояса Шёлкового пути. В китайских инициативах обозначены программы развития транспортных коридоров Евразии под следующими названиями:

- 1. Коридор «Новый Евразийский континентальный мост» (NELBEC)**
- 2. Коридор «Китай - Монголия – Россия» (CMREC)**
- 3. Коридор «Китай - Центральная Азия - Западная Азия» (CCWAEC)**
- 4. Коридор «Китай - Индокитайский полуостров» (CICPEC)**
- 5. «Бангладеш - Китай – Индия» - коридор Мьянмы (BCIMEC)**
- 6. Коридор «Китай – Пакистан» (CPEC)**

Три из шести из этих сухопутных коридоров проходят через регионы Евразии. Новый Евразийский континентальный мост (NELBEC) является важным сухопутным коридором в рамках инициативы КНР «Пояс и Путь», которая ставит своей целью глобальное развитие международной торговли и инфраструктуры в Евразии. В рамках реализации маршрута по транспортному коридору NELBEC были запланированы значительные инвестиции и проекты для улучшения транспортной инфраструктуры и сообщения между Китаем, Россией, Центральной Азией и Европой и интеграции пространства этих стран в единый транспортный узел.

Влияние конфликта на Украине на состояние и развитие транспортных коридоров

До начала Специальной военной операции (СВО) в феврале 2022 года около 90% сухопутных грузовых перевозок между Европой и Китаем осуществлялись через российскую территорию, преимущественно по транссибирской железной дороге, что давало большое преимущество России в сфере транспортного сообщения, так как и ЕС, и Китай предпочитали поставки по Северному коридору всем другим маршрутам. Однако с началом СВО на Украине и введением санкций против Российской Федерации, устойчивость транспортных коридоров Евразии подверглась кризису, стабильные поставки и трафик Северного коридора через Россию был нарушен, его возможности обеспечивать транспортные поставки между ЕС и Китаем существенно снизились.

Введение международных санкций против России значительно затронуло сферу логистики. Для российских самолётов было закрыто воздушное пространство ЕС, были закрыты многие порты для прибытия российских кораблей и контейнеров, были введены препятствующие ограничения для железнодорожных и автомобильных перевозок. Всё это отразилось на количестве поставляемых грузов между странами, а также на экономических показателях, так как многие компании понесли значительные убытки из-за ограничений. Согласно данным Ассоциации международных автоперевозчиков России (АСМАП), около 3000 компаний, занимающихся грузоперевозками, прекратили свою деятельность на европейском направлении (Объем грузовых автоперевозок в 2022 году вырос на 1% в годовом выражении – комментарий Руслана Давыдова // Федеральная таможенная служба. 24.01.2023. [Электронный ресурс]. URL: <https://customs.gov.ru/press/aktual-no/document/376944/>). При этом западные санкции против России, ограничения которых коснулись и логистики, привели к тому, что Россия

и другие страны были вынуждены искать и развивать альтернативные маршруты для поставок по Евразии. Так например, для Китая, начиная с 2022 года, стал большую роль играть коридор Китай — Центральная Азия — Западная Азия» (CCWAEC), который не проходит по территории России и позволяет снизить глобальные риски и санкции со стороны ЕС и США.

Геополитическая напряженность существенно подорвала международное транспортное сообщение, так как санкции привели к росту цен на топливо и затрат на логистику, затрудняя экспорт и импорт. Россия и Китай, в свою очередь, были вынуждены искать альтернативы традиционным маршрутам перевозки, стремясь создать альтернативные транспортные коридоры и минимизировать влияние санкций.

Приоритеты России по развитию транспортных маршрутов в условиях санкций

Мультимодальный маршрут «Север-Юг» стал одной из главных, привлекающей внимание инициатив в последнее время для России. Мультимодальный транспортный коридор будет включать использование разного вида транспорта (железнодорожный, водный и воздушный) в таком соотношении, которое поможет минимизировать риски от уязвимых участков инфраструктуры.

Санкции вынудили Россию переориентировать значительную часть грузопотока на страны Юга и Востока. До введения санкций после февраля 2022 года Европа занимала около 55% объемов в показателях российского товарооборота, а в 2023 году объем торговли между Европой и Россией сократился на практически 45% (Торговля сокращает профицит. ФТС раскрыла объем внешней торговли России в 2023 году// Федеральная таможенная служба. 24.01.2023. [Электронный ресурс]. URL: <https://customs.gov.ru/press/pressa-o-nas/document/506659>). Такая ситуация заставила Россию изменить географию экономического сотрудничества и внимание к новым международным коридорам. Инициативы в сотрудничестве с Востоком направлены на расширение Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей и развитие дорог для автомобильных перевозок. Кроме того, планируется дальнейшее расширение водных путей и увеличение пропускной способности морских портов. Приоритетными направлениями стали МТК «Север-Юг», Азово-Черноморское и Восточные направления. В 2023 году по этим ключевым направлениям было перевезено 500 миллионов тонн грузов, что является рекордным показателем и на 17% превышает результаты 2021 года (Белоусов сообщил о рекордном показателе грузоперевозок по Восточному полигону в 2023 году // ТАСС. 14.02.2024. URL: <https://tass.ru/ekonomika/19979669>).

В ответ на политическое и экономическое давление Запада Россия стала уделять активное внимание МТК «Север-Юг» как значимой альтернативе коридора для экономического роста ЕАЭС. Развитие нового маршрута способствует созданию взаимовыгодной транспортно-логистической системы в рамках Евразийского континента, что поможет создать условия для углубления торговли и инвестиций между государствами региона. Это, в свою очередь, упростит сотрудничество в области производства товаров и услуг и ускорит формирование новых производственных и логистических цепочек между членами Евразийского экономического союза и развивающимися странами, такими как Иран, Индия и Пакистан.^[3] Таким образом, мультимодальный транспортный коридор «Север-Юг» имеет потенциал стать важным и безопасным коридором, который объединит грузовые потоки между Европой, Азией и даже Северной Африкой. Это приведет к существенным изменениям функционирования транспортно-логистической сферы на глобальном уровне.

Риски и возможности для Китая в развитии транспортных коридоров в Центральной Азии

При этом, как уже было упомянуто ранее, в рамках китайской инициативы «Один пояс, один путь» занимает ключевое положение в развитии евразийских транспортных коридоров Центральная Азия. На сегодняшний день в этом регионе функционируют два основных международных транспортных коридора: Южный коридор, который проходит через Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан и Туркменистан, и Транспортный маршрут через Центральную Азию (ТМТМ), который охватывает Казахстан, Каспийское море, Азербайджан, Грузию и Турцию.

Срединный коридор, использующий казахские порты Актау и Курык, а также азербайджанский порт Баку, проходит через территорию Турции по железнодорожной линии Баку-Тбилиси-Карс, а затем ведет в Европу. Кроме того, он включает в себя маршруты через Грузию и Черное море, позволяя интегрироваться с европейской железнодорожной сетью в портах Констанца (Румыния) и Черноморск (Украина).^[4, С. 462] При этом маршрут минует территорию России, что в глазах европейских стран является привлекательной возможностью для транспортировки грузов из Китая в Европу.

С момента начала СВО в 2022 году реализация Транспортного маршрута через Центральную Азию (ТМТМ) получила большое внимание со стороны Европы и Китая. Китай заключил соглашения о развитии этого маршрута с Казахстаном, Азербайджаном и Грузией, направленные на модернизацию транспортной инфраструктуры, снижение тарифов на перевозки и увеличение объемов торговли. В результате поставки из Китая по ТМТМ возросли в 25 раз за первые десять месяцев 2024 года. С января по октябрь объем грузоперевозок по ТМТМ возрос на 68%, достигнув 3,8 миллиона тонн, а контейнерные перевозки увеличились из Китая в казахский порт Актау в 2,7 раза (Kazakhstan Expands Network of Terminals Along TITR // The Astana Times. 26.11.2024. URL: <https://astanatimes.com/2024/11/kazakhstan-expands-network-of-terminals-along-titr/>) Так же между Казахстаном и Китаем было достигнуто соглашение в 2024 году об увеличении к 2029 году количества грузовых поездов с 400 до 3000 в год.

Казахстан и другие страны-участники коридора ТМТМ, осознавая свою роль в возможности реализации маршрутов в обход России, активно продвигают идеи развития Среднего коридора на международных форумах. Казахстан транслирует мнение, что в текущей международной напряженной ситуации этот коридор представляет собой возможность наиболее надежно и безопасно провозить грузы из Китая в Европу. Эти страны также пытаются представить ТМТМ как хорошую альтернативу российскому Северному коридору и Южному коридору.

В свою очередь европейские государства, пытаясь изолировать Россию, заявили о том, что готовы инвестировать в развитие центральноазиатских транспортно-логистических проектов в регионе до 10 миллиардов евро (ЕС готов инвестировать более 10 млрд евро в развитие Трансаспийского коридора // «ИНТЕРФАКС». 28.03.2025. URL: <https://www.interfax.ru/world/10170410>). При этом, можно отметить, что основной целью стран Европы является получение дешевых сырьевых ресурсов из стран Центральной Азии и попытку получить контроль над новыми маршрутами. Так, можно заметить действия Европейского союза по обретению влияния в Казахстане. Глава Минтранса Казахстана, Марат Карабаев, встречался с комиссаром Евросоюза по вопросам транспорта Адиной Вэлян в январе 2024 года, где они обсуждали возможности передачу портов Актау и Курык в управление Евросоюза. А в апреле 2024 года президент Казахстана Токаев встретился с министром иностранных дел Великобритании Дэвидом

Кэмероном, после чего также было заявлено о возможности передать упомянутые порты и 22 аэропорта Казахстана под руководство европейских компаний с последующим правом приватизации. Это привело к недовольству и беспокойству со стороны Китая, так как для него является неприемлемым то, что важная инфраструктуру Среднего коридора оказалась под управлением Запада, ведь это может создать возможность блокировки провоза товаров из Китая по решению Европейского союза.

При этом, в настоящее время ТМТМ значительно уступает Северному коридору через территорию России по эффективности грузоперевозок. Согласно отчету Всемирного банка, время, необходимое для транспортировки грузов по данному маршруту, в три раза превышает аналогичные показатели Северного маршрута. В качестве факторов, увеличивающих время пути, приводятся количество пересечения границ, задержки грузов на границах между Кыргызстаном и Казахстаном, необходимостью перегруза товаров между различными видами транспорта и неэффективной организацией. Также отмечается недостаточно развитая портовая инфраструктура и нехватка современных информационных технологий в логистических процессах. Всемирный банк делает заключение, что ТМТМ останется в значительной степени региональным маршрутом и будет включать лишь небольшую долю объемов трансконтинентальной торговли (менее 40% к 2030 году).[\[5. С.7.\]](#)

Таким образом, можно сказать, что реализовать амбициозные планы по развитию ТМТМ и увеличению грузооборота будет достаточно сложно, учитывая, что его пропускная способность на данный момент и в будущем будет достаточно ограничена. Заявленное достижение объемов свыше 10 миллионов тонн грузов в год возможно только при условии значительных инвестиций в портовую инфраструктуру. Более того, текущие экономические проблемы в Европе и нежелание Китая полностью отказываться от традиционных маршрутов через Россию могут замедлить реализацию проектов в рамках развития ТМТМ.

Китай, свою очередь, из-за связей Казахстана с Европейскими странами также решил рассматривать вложение в альтернативные пути транзита своих товаров, как, например, в развитие Южного коридора. Поэтому в планах КНР возросла роль планируемой железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан, так как этот маршрут кратчайшим образом связывает путь с Персидским заливом через Иран и выходит на рынки Ближнего Востока. У центральноазиатских стран есть большие надежды по поводу нового проекта железной дороги Китай - Кыргызстан - Узбекистан, который соединяет город Синьцзян со столицей Узбекистана - Ташкентом. Несмотря на существующие сомнения и беспокойства по поводу эффективности запланированного строительства, поскольку в Кыргызстане, где планируется провести маршрут, отсутствует инфраструктура для железной дороги, возможность продления маршрута до туркменского порта Туркменбаши может существенно сократить расстояние коридора ТМТМ.

Россия и Китай совпадают в интересах в создании инфраструктуры Южного коридора, так как он важен для России в рамках развития МТК «Север-Юг», где также задействован новый транспортный коридор из Кыргызстана в Узбекистан, а затем через Туркменистан вдоль Каспийского моря в Астрахань. Тем не менее, потребуются значительные инвестиции в строительство для функционирования этого коридора как полноценного альтернативного маршрута через Киргизию, так как строительство железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан все еще находится в стадии планирования, и в течение 5 лет ее будет трудно построить [\[6. С.27\]](#).

Можно сказать, что у Китая есть возможность реализовывать различные проекты в

рамках инициативы Экономического шелкового пути, которые помогут ему иметь альтернативы в транспортных путях по территории Евразии. В настоящее время актуальными стали маршруты через Центральную Азию, так как поставка грузов через территорию России была затруднена санкциями. В то же время Китай заинтересован в развитии Северного пути по территории РФ, так как такой транспортный маршрут может быть использован Китаем в случае конфликтов между среднеазиатскими странами и небезопасной обстановки для перевоза грузов, так как политическая нестабильность, высокий уровень криминала, близость к Афганистану, влияние внешних конфликтов создают дополнительные риски. Кроме того, существует значительное несовпадение общественных институтов Центральной Азии с институтами как западных, так и азиатских партнеров, что усложняет взаимодействие. Сами страны Центральной Азии зачастую претерпевают разногласия по поводу совместных решений, связанных с развитием инфраструктуры и затормаживают необходимые экономические преобразования. Влияние внешних игроков и существование конкурирующих транспортных коридоров мешают принятию консенсуса по упомянутым проектам.^[7] Кроме того, нарастание противоречий между КНР и США могут спровоцировать блокирование морских путей, связывающих Китай и Европу, что делает сухопутный маршрут через регион Средней Азии менее привлекательным для китайской стороны. Общая схема движения поездов Китай-ЕС, в которых преобладает Северный коридор, существенно не изменится, но распределение долей основного и альтернативных каналов будет постепенно рационализировано, что повысит качество, эффективность и сбалансированное развитие поездов Китай-ЕС [8. С68].

Заключение

Международно-транспортные коридоры играют значительную роль в развитии национальных экономик стран-участниц транспортной системы. Эти коридоры способствуют формированию новых рабочих мест, развитию инфраструктуры и транспортно-логистических услуг.

В условиях кризисной геополитической обстановки, вызванной масштабными конфликтами и политической нестабильностью, многие страны Евразии сталкиваются с необходимостью адаптации своих маршрутов поставок. В частности, Китай, Россия и государства Центральной Азии, учитывая новые вызовы, начали реструктуризацию своих экспортных потоков. Каспийское море и прикаспийский регион становятся ключевыми узлами в системе евразийских торговых путей, соединяющих Восток и Запад, а также Север и Юг. Конкуренция за транзитные товарные потоки между глобальными и региональными игроками обостряется, что в свою очередь влияет на развитие железнодорожной и портовой инфраструктуры. Основным двигателем транзитных потоков остаётся Китай, который активно формирует маршруты в направлении Восток – Запад – Восток.

Перспективы развития евразийских транспортных коридоров во многом зависят от экономических трендов крупнейших стран региона. В условиях продолжающегося кризиса в отношениях между Россией и Западом, который, вероятно, сохранится и в будущем, российско-китайские отношения будут развиваться в рамках стратегического партнерства с элементами тактической конкуренции. Это создаёт возможности для формирования архитектуры транспортных коридоров, учитывающей геополитические интересы обеих стран, что в свою очередь может привести к синергии и максимизации выгод для всего региона.

Библиография

1. Шарова И.В., Голова Д.В. Международные транспортные коридоры и их влияние на экономическое развитие // Экономика, предпринимательство и право. 2023. Т. 13. № 4. С. 1153-1164. DOI: 10.18334/epp.13.4.117486 EDN: WJEDPY.
2. Винокуров Е., Амангельды С., Ахунбаев А., Забоев А., Кузнецов А., Малахов А. Евразийский транспортный каркас. Алматы: Евразийский Банк Развития, 2024. 151 с.
3. Мамонтова Т., Кожинова С. Транспортно-логистические коридоры в Евразии: роль транзитного фактора в развитии геостратегического потенциала // Национальный институт развития коммуникаций. URL: <https://nicrus.ru/analytics/transportno-logisticheskie-koridori-yevrazii>.
4. Middle Trade and Transport Corridor. Policies and investments to triple freight volumes and halve travel time by 2030 // International Bank for Reconstruction and Development Report. November 2023. 70 р.
5. Лэй Ян, Хуан Чэнфэн, Чэнь Цзэ. Турецкая инициатива "Средний коридор": основы, причины и geopolитическое воздействие // Мировые региональные исследования. 2020. № 29(3). С. 460-468.
6. Хуан Жэньвэй. Геополитическое и экономическое влияние украинского кризиса на проект "Один пояс, один путь" // Современные международные отношения. 2023. № 1. С. 26-30.
7. Крицкий Д., Андрюхин В., Аркаев Ф., Котик А. Проблемы развития инфраструктуры в Центральноазиатском регионе в кризисный период // РСМД. 02.09.2022. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/columns/postsoviet/problemy-razvitiya-infrastruktury-v-tsentrальноaziatskom-regione-v-krizisnyy-period>.
8. Цзян Миньсинь. Эволюция железнодорожного сообщения Китай-ЕС и влияние российско-украинского конфликта // Academic Exploration. 2022. № 12. С. 57-70.

Результаты процедуры рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

Сегодня многочисленные аналитики - политологи, социологи, философы, экономисты - все чаще говорят о происходящей на наших глазах поэтапной трансформации монополярного мира в мир многополярный, в рамках которого находятся на смену североамериканскому колоссу приходит целый ряд акторов, среди которых Пекин, Москва, Нью-Дели, Тегеран. В условиях санкционной политики Евросоюза представляется важным обратиться к изучению транспортных коридоров, связывающих евразийское пространство.

Указанные обстоятельства определяют актуальность представленной на рецензирование статьи, предметом которой являются транспортные коридоры Евразии в настоящее время. Автор ставит своими задачами рассмотреть сеть транспортных коридоров Евразии, проанализировать влияние конфликта на Украине на состояние и развитие транспортных коридоров, определить

России по развитию транспортных маршрутов в условиях санкций, раскрыть возможности для Китая в развитии транспортных коридоров в Центральной Азии.

Работа основана на принципах анализа и синтеза, достоверности, объективности, методологической базой исследования выступает системный подход, в основе которого находится рассмотрение объекта как целостного комплекса взаимосвязанных элементов. Научная новизна статьи заключается в самой постановке темы: автор стремится охарактеризовать

геополитические риски и устойчивость транспортных коридоров Евразии в условиях

санкций и конфликтов.

Рассматривая библиографический список статьи, как позитивный момент следует отметить его разносторонность: несмотря на то что в библиографии представлены только восемь источников и исследований, она включает в себя как российских, так и китайских авторов. Одним из источников статьи является отчет Всемирного банка реконструкции и развития. Из привлекаемых автором исследований отметим труды Цзян Миньсина, И.В. Шаровой и Д.В. Головой, в центре внимания которых находятся различные аспекты изучения международных транспортных коридоров. Заметим, что библиография обладает важностью как с научной, так и с просветительской точки зрения: после прочтения текста статьи читатели могут обратиться к другим материалам по её теме. В целом, на наш взгляд, комплексное использование различных источников и исследований способствовало решению стоящих перед автором задач.

Стиль написания статьи можно отнести к научному, вместе с тем доступному для понимания не только специалистов, но и широкой читательской аудитории, всем, кто интересуется как евразийским пространством, в целом, так и транспортными коридорами Старого Света, в частности. Апелляция к оппонентам представлена на уровне собранной информации, полученной автором в ходе работы над темой статьи.

Структура работы отличается определенной логичностью и последовательностью, в ней можно выделить введение, основную часть, заключения. В начале автор определяет актуальность темы, показывает, что "научное сообщество и главы государств стали уделять активное внимание инициативам в области развития МТК с середины 2010-х годов". Автор обращает внимание на то, что "в условиях продолжающегося кризиса в отношениях между Россией и Западом, который, вероятно, сохранится и в будущем, российско-китайские отношения будут развиваться в рамках стратегического партнерства с элементами тактической конкуренции". В работе показано, что "конкуренция за транзитные товарные потоки между глобальными и региональными игроками обостряется, что в свою очередь влияет на развитие железнодорожной и портовой инфраструктуры". Примечательно, что как отмечает автор рецензируемой статьи,

"Каспийское море и прикаспийский регион становятся ключевыми узлами в системе евразийских торговых путей, соединяющих Восток и Запад, а также Север и Юг".

Главным выводом статьи является то, что

"перспективы развития евразийских транспортных коридоров во многом зависят от экономических трендов крупнейших стран региона".

Представленная на рецензирование статья посвящена актуальной теме, вызовет читательский интерес, а ее материалы могут быть использованы как в учебных курсах, так и в рамках стратегий международных транспортных коридоров.

В целом, на наш взгляд, статья может быть рекомендована для публикации в журнале "Конфликтология / nota bene".