

МЕЖДУНАРОДНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ

УДК: 339.924

JEL: F15, F17, L92, O19, R11, R41

**Концептуальные подходы и актуальные проекты формирования
Большой Евразии****К.Х. Зоидов**, к.ф.-м.н., доцент<https://orcid.org/0000-0002-8474-0895>; AuthorID (РИНЦ): 250522

Scopus author ID: 57190430349

e-mail: kobiljonz@mail.ru

А.А. Медков, к.э.н.<https://orcid.org/0000-0002-9597-9092>; AuthorID (РИНЦ): 381330

Scopus author ID: 57190430569

e-mail: medkov71@mail.ru

З.К. Зоидов, научный сотрудник ЦЭМИ РАН<https://orcid.org/0000-0003-3211-8567>; AuthorID (РИНЦ): 746477

e-mail: zafar2608@mail.ru

Для цитирования

Зоидов К.Х., Медков А.А., Зоидов З.К. Концептуальные подходы и актуальные проекты формирования Большой Евразии // Проблемы рыночной экономики // Проблемы рыночной экономики. – 2025. – № 1. – С. 186-205.

DOI: 10.33051/2500-2325-2025-1-186-205**Аннотация**

Исследование направлено на выработку концептуальных подходов, описание и анализ актуальных проектов формирования Большой Евразии. **Цель.** Анализ актуальных мирохозяйственных и военно-политических процессов, обуславливающих необходимость и безальтернативность создания Большой Евразии для обеспечения устойчивого развития России и стран ЕАЭС. **Задачи.** Описание и анализ научных подходов к проблеме формирования Большой Евразии, обоснование вывода, что процесс создания нового интеграционного объединения пока не идёт дальше дискуссий на различных площадках и форумах. Выявление основных направлений формирования Большой Евразии, анализ наиболее актуальных проектов транспортно-транзитного обеспечения интеграционных процессов, прежде всего, в направлении «Север – Юг», выработка подходов и предложений. **Методология.** В исследовании использованы методы эволюционно-институциональной теории, миросистемного анализа, теории производственно-технологической сбалансированности и технико-экономических укладов, теории транзитной экономики и межгосударственно-корпоративного партнерства, моделирования функционирования и развития торговых путей и их инновационно-индустриальных поясов, экспертных и аналитических оценок. **Результаты.** Формирование Большой Евразии предоставляет России новые геополитические, геоэкономические и транспортно-транзитные возможности. Существуют риски этого интеграционного проекта, например, риск перехода Китая к гегемонистской политике. В этих условиях укрепление отношений России с Индией, государствами Центральной и Западной Азии, всеми исламскими странами сбалансирует китайское влияние, будет способствовать диверсификации торгово-экономических отношений, направлений грузопотоков, способствовать поддержанию и укреплению статуса России как крупнейшего поставщика безопасности. Материальной основой

формирования Большой Евразии должно стать сопряжение производственно-технологических процессов и транспортно-транзитных систем, создание трансевразийских цепочек добавленной стоимости. **Выводы.** Формирование Большой Евразии является безальтернативным и наиболее эффективным путём развития России и государств-участников Евразийского экономического союза (ЕАЭС) при условии перехода от обсуждений на дискуссионных площадках к формированию транспортно-транзитных основ этого объединения, модернизации имеющихся и созданию новых торговых путей и их инновационно-индустриальных поясов, а также внедрению организационно-институциональных нововведений.

Ключевые слова: Большая Евразия, мирохозяйственные процессы, устойчивое развитие, торговые пути, инновационно-индустриальные пояса, транспортно-транзитные системы, сопряжение, ЕАЭС, китайская инициатива «Пояс и Путь», МТК «Север – Юг», Центральная Азия, Западная Азия, Южная Азия, железные дороги, порты.

Исследование выполнено за счёт гранта Российского научного фонда (проект № 24-28-01193).

Conceptual approaches and current projects for the formation of Greater Eurasia

Kobiljon Kh. Zoidov, Cand. of Sci. (Phys.&Math.), Associate Professor
<https://orcid.org/0000-0002-8474-0895>; AuthorID (RSCI): 250522
Scopus author ID: 57190430349
e-mail: kobiljonz@mail.ru

Alexey A. Medkov, Cand. of Sci. (Econ.)
<https://orcid.org/0000-0002-9597-9092>; AuthorID (RSCI): 381330
Scopus author ID: 57190430569
e-mail: medkov71@mail.ru

Zafar K. Zoidov, Research fellow CEMI RAS
<https://orcid.org/0000-0003-3211-8567>; AuthorID (RSCI): 746477
e-mail: zafar2608@mail.ru

For citation

Zoidov K.Kh., Medkov A.A., Zoidov Z.K. Conceptual approaches and current projects for the formation of Greater Eurasia // Market economy problems. – 2025. – No. 1. – Pp. 186-205 (In Russian).
DOI: 10.33051/2500-2325-2025-1-186-205

Abstract

The research is aimed at developing conceptual approaches, describing and analyzing actual projects for the formation of Greater Eurasia. **Goal.** The analysis of current global economic and military-political processes that determine the necessity and lack of alternative to the creation of Greater Eurasia to ensure the sustainable development of Russia and the EAEU countries. **Tasks.** Description and analysis of scientific approaches to the problem of the formation of Greater Eurasia, substantiation of the conclusion that the process of creating a new integration association has not yet progressed beyond discussions on various platforms and forums. Identification of the main directions of the formation of Greater Eurasia, analysis of the most relevant projects for transport and transit support of integration processes, primarily in the North-South direction, development of approaches and proposals. **Methodology.** The research uses the methods of evolutionary and

institutional theory, world system analysis, the theory of industrial and technological balance and techno-economic structures, the theory of transit economics and interstate-corporate partnership, modeling the functioning and development of trade routes and their innovative industrial belts, expert and analytical assessments. **Results.** The formation of Greater Eurasia provides Russia with new geopolitical, geo-economic, and transport and transit opportunities. There are risks to this integration project, for example, the risk of China's transition to a hegemonic policy. Under these conditions, the strengthening of Russia's relations with India, the states of Central and West Asia, and all Islamic countries will balance Chinese influence, promote the diversification of trade and economic relations, cargo flows, and help maintain and strengthen Russia's status as the largest supplier of security. The material basis for the formation of Greater Eurasia should be the integration of production and technological processes and transport and transit systems, the creation of trans-Eurasian value chains. **Conclusions.** The formation of Greater Eurasia is the best and most effective way for Russia and the member states of the Eurasian Economic Union (EAEU) to develop, provided that they move from discussions on discussion platforms to the formation of the transport and transit foundations of this association, modernize existing and create new trade routes and their innovative and industrial belts, as well as the introduction of organizational and institutional innovations.

Keywords: *Greater Eurasia, global economic processes, sustainable development, trade routes, innovation and industrial belts, transport and transit systems, interconnection, EAEU, China's Belt and Road Initiative, North-South Transport Hub, Central Asia, West Asia, South Asia, railways, ports.*

The research was carried out at the expense of a grant from the Russian Science Foundation (project No. 24-28-01193).

Введение

Развитие мирохозяйственных процессов привело к фундаментальному изменению их качественного уровня, а именно:

- истощению основных источников устойчивого развития и экономического роста мировой экономики;
- усилению конкуренции за природные богатства, прежде всего, плодородные земли, энергетические и водные ресурсы, месторождения редкоземельных металлов и др.;
- кризису существующей модели глобализации;
- образованию новых центров силы, выдвижению и реализации новых геополитических и геоэкономических интеграционных инициатив и проектов разной степени организационно и институциональной проработанности, формированию многополярного мира;
- возникновению противоречий внутри самого коллективного Запада;
- росту озабоченности миграционной политикой развитых стран вследствие радикального изменения существующей демографической обстановки в мире и перспектив народонаселения;
- обострению военно-политической обстановки в регионах прохождения важнейших евроазиатских морских и сухопутных торговых путей;
- возрастанию внешнего санкционного давления на Россию после присоединения Крыма в 2014 г. и начала специальной военной операции на Украине в 2022 г.

В этих условиях Россией была выдвинута идея формирования Большой Евразии в качестве магистрального направления внешнеполитического и внешнеэкономического позиционирования и как альтернатива образованию Большой Европы от Лиссабона до Владивостока.

Активное проникновение России в регионы Центральной Азии и Южного Кавказа, начавшееся с Персидского похода Петра Великого (1722 – 1723 гг.) приобрело особую интенсивность в XIX веке. В те времена мозговым центром образования Большой Евразии был штаб русского Кавказского корпуса, а одним из главных инструментов реализации российских интересов на Юге стала «рельсовая политика», элементами которой были:

- сооружение силами Военного министерства Закаспийской железной дороги;
- строительство железной дороги Оренбург – Ташкент;
- конкуренция за подряды на строительство железных дорог в Персии;
- инициатива Ф. Лессепа по строительству железной дороги по маршруту Европа – Индия (Кале – Оренбург – Самарканд – Пешавар – Калькутта);
- желание самой России иметь железнодорожный выход к Индийскому океану через территорию Афганистана и Персии.

В XIX в. и вплоть до начала XX в. проникновению Российской империи в регионы Центральной Азии активно препятствовала Британская империя, опасаясь за безопасность своих колоний в Индии. Противостояние двух империй в регионе получило название «Большая игра». В настоящее время активное противодействие формированию Большой Евразии и реализации китайской инициативы «Пояс и Путь» (ПиП) оказывают США и другие страны коллективного Запада, выдвигающие собственные геополитические и геоэкономические проекты и создающие свои конструкторы.

Возникает впечатление, что создание Большой Евразии направлено, главным образом, на сдерживание США и укрепление «неамериканского мира» в Евразии, что далеко не так. Большая Евразия может и должна стать локомотивом экономического роста, примером устойчивого развития на основе традиционных ценностей и взаимного уважения стран и народов.

В статье выдвинута гипотеза, что формирование Большой Евразии является безальтернативным и наиболее эффективным путём развития России и государств-участников Евразийского экономического союза (ЕАЭС) при условии перехода от обсуждений на дискуссионных площадках к формированию транспортно-транзитных основ этого объединения, модернизации имеющихся и созданию новых торговых путей и их инновационно-индустриальных поясов, а также внедрению организационно-институциональных нововведений [16].

Методы и методология

В исследовании использованы методы эволюционно-институциональной теории, миросистемного анализа, теории производственно-технологической сбалансированности и технико-экономических укладов, теории транзитной экономики и межгосударственно-корпоративного партнерства, моделирования функционирования и развития торговых путей и их инновационно-индустриальных поясов, экспертных и аналитических оценок [15-16].

Обзор научных подходов

В научном сообществе и российском дискурсе в целом нет чёткого понимания, тем более определения Большой Евразии и направлений формирования этого образования. Упоминается возникновение и расширение процессов трансрегионализма в виде сопряжения нескольких региональных проектов на одном пространстве с возникновением синергетических эффектов. При этом подчёркивается, что как геополитическое построение Большая Евразия может разрушиться под давлением межстрановых противоречий [25].

А. Фартышев отмечает, что «концепция Большой Евразии пока не находит институционального оформления и остается на уровне рамочной инициативы» [32]. Среди институтов управления формированием интеграционного объединения выделяются проведение форумов и создание советов Большой Евразии для выстраивания диалога на межгосударственном и межрегиональном уровнях.

Российская инициатива формирования Большой Евразии изначально была направлена на создание идейно-политических и институциональных рамок в целях увязки евразийского регионализма с интеграционными проектами России на постсоветском пространстве. Переход конфронтации с Западом в форму военного противостояния поставили под вопрос способность России выступать в качестве движителя и опоры построения пространства соразвития и безопасности.

Механизм формирования Большой Евразии до конца не ясен ни с теоретической, ни с практической точек зрения. Основой для развития евразийского регионализма могут быть:

- необходимость растворить в регионализме растущее китайское влияние;

- внешний нажим со стороны США.

В российском официальном дискурсе пока не просматривается чёткой модели формирования Большой Евразии или хотя бы дорожной карты реализации проекта. Создание Большого Евразийского партнёрства выступает в качестве зонтичной инициативы бесконфликтной интеграции концепций и проектов других государств, «интеграции интеграций» [28].

Отмечается, что практическое развитие Большого Евразийского партнёрства в 2010-х – 2020-х гг. оказалось скромным и свелось к переплетению с российско-китайскими отношениями, форматами ЕАЭС, Шанхайской организацией сотрудничества (ШОС), взаимодействию Китай – ЕАЭС и сопряжению с инициативой ПИП.

В условиях асимметрии экономических возможностей Китая и России, последняя может не избежать «использования в качестве тарана», а форматы ШОС, БРИКС и Большой Евразии рассматриваются как институты и инициативы, объединяющие незападный (неамериканский) мир.

На пространстве Большой Евразии находит воплощение идея евразийской цивилизационной идентичности, взаимодополняемости этнических, религиозных и ментальных ценностей населяющих её народов. Отмечается проблема высокого уровня конфликтности в отношениях Китая, Индии, Пакистана между собой, а также во взаимоотношениях с малыми странами [10]. Возникает задача балансировки влияния Китая на процессы евразийской интеграции, например, путём расширения и углубления сотрудничества с ЕС.

Полномасштабной реализации евразийского интеграционного потенциала и продвижению мегапроектов препятствует наличие проблемных зон и спорных территорий. По мнению Р. Алимова, такие зоны могли бы стать территориями совместного освоения с участием всех заинтересованных государств Большой Евразии [4].

Под влиянием военно-политических и социально-экономических процессов Россия перестала воспринимать себя, как восточную окраину Европы, больше склоняясь к позиционированию в качестве Северной Евразии – моста между Западной Европой и Восточной Азией. При этом особенностью России является то, что эта европейская страна по культуре представляется азиатским государством по формам управления [21].

Основой политической и правовой деятельности ЕАЭС как интеграционного объединения является евразийская идеология. Исторически на территории Евразии происходило взаимодействие двух мировых цивилизаций – кочевой (номадической) и оседлой. Взаимосвязь Европы и Азии осуществлялось через Великую степь, при этом кочевой образ жизни населяющих её народов обладал высоким уровнем интеграционности. Подчёркивается, что кочевники не только установили связь между номадической и оседлой цивилизациями, но и между самими осёдлыми цивилизациями земледельцев, а Великий Шёлковый путь стал основой прорывных достижений человечества [5].

В настоящее время формирование Большой Евразии происходит путём регионализации мирохозяйственных процессов и налаживания сотрудничества между странами на суверенной, добровольной, взаимовыгодной основе, прежде всего, в результате усилий России и Китая [23].

Пока выдвинутый Россией проект формирования Большой Евразии «выглядит довольно рыхлым» [18]. Фактически он сводится к экономическому взаимодействию в рамках ЕАЭС. Однако в последнее время происходит сокращение удельного веса ЕАЭС в мировом хозяйстве. Предполагалось, что за период 2015-2022 гг. общий удельный вес государств-членов в мировом ВВП увеличится с 3,7 до 3,9 %, а в мировой торговле товарами и услугами – с 2,3 до 2,5 %. В действительности произошло снижение до 3,5 и 2,1 % соответственно [18].

Помимо российского проекта собственные концепции евразийской интеграции имеют ЕС, Китай, Япония, Республика Корея, Индия, страны Центральной Азии и АСЕАН. Множество инициатив государств Юго-Восточной Азии представляют не столько институты и интеграционные форматы, сколько находятся на уровне идей, концепций и проектов.

По степени конкретного наполнения проект Большой Евразии проигрывает пантюркистской стратегии Турции – «Тюркский мир от Адриатики до Китайской стены». Население Турецкой республики со времени её образования в 1923 г. по 2019 г. увеличилось в 6,4 раза (с 12,5 до 81 млн чел.), в то время как на территории современной России лишь в 2 раза.

По оценкам, в 2050 г. по маршруту Восточная Азия – ЕС железнодорожным транспортом будет перевозиться всего 2,5-5% от общего объёма грузопотоков. В этих условиях Россия рискует оказаться на периферии Большой Евразии, а то и раствориться в её пространстве [11].

Китай и государства Центральной Азии заинтересованы в сопряжении проектов не только по направлению Экономический пояс Шёлкового пути (ЭПШП) – ЕАЭС, но и ЭПШП – ЕАЭС – ЕС. Без взаимодействия ЕС и ЕАЭС некоторые китайские проекты сопряжения ЭПШП и ЕС путём развития и интеграции транспортно-транзитных систем будут реализованы в обход территории России и ЕАЭС.

Отмечается наличие нескольких «геополитических треугольников», противоречий трех центров силы на евразийском пространстве [17]:

- США – Китай – Россия;
- США – Китай – Индия;
- США – ЕС – Россия;
- Китай – Индия – Пакистан;
- Китай – Россия – Исламский мир и др.

Организационно-институциональными механизмами координации, согласования и объединения интересов и компетенций государственных властей, потенциальных инвесторов, финансово-банковских учреждений и экспертно-аналитического сообщества в целях устранения узких мест и барьеров развития МТК «Север – Юг» могут стать:

- создание Евразийской транспортной комиссии и Комиссии по транспорту БРИКС;
- формирование международной группы экспертов для оценки ситуации и выработки рекомендаций по перспективному развитию;
- организация ежегодного форума по МТК «Север – Юг», аналогичного форумам китайской инициативы «Пояс и путь».

Важными задачами для Индии, Ирана и России в отношении развития МТК «Север – Юг» являются заключение соглашения о зоне свободной торговли (ЗСТ) между Индией и ЕАЭС, налаживание сотрудничества между транспортными институтами разных стран с целью подготовки профильных специалистов и оценки потенциала и рисков морских и сухопутных маршрутов [9].

Исследователи отмечают значение Арктического пояса Большой Евразии для формирования Евразийского арктического партнёрства (ЕАП) в целях:

- налаживания и развития социально-экономического, культурного, научного и экологического сотрудничества;
- обеспечения взаимодействия служб безопасности и береговых охран в области борьбы с техногенными катастрофами, пиратством, терроризмом, киберпреступностью и незаконной миграцией.

Азиатские страны являются серьёзными конкурентами государствам коллективного Запада в освоении Арктического региона. В настоящее время на арктическую политику оказывают влияние Китай, Индия, Республика Корея, Япония, а также Сингапур, который является одной из ведущих морских держав мира, осуществляющей контроль почти 10 тыс. судов, находящихся в море [13].

В статье Д. Сулова и А. Пятачковой [30] отмечается отсутствие в настоящее время определения и толкования Большой Евразии как международно-политической реальности и осязаемой геополитической единицы. Большая Евразия рассматривается как региональное международное сообщество, формирующееся вследствие сложения трёх тенденций:

- поворот России на Восток;
- поворот Китая на Запад;
- создание ЕАЭС и формата ЕАЭС+ во взаимодействии с торгово-экономическими отношениями и интеграционными процессами в Восточной, Юго-Восточной и Южной Азии.

В основе Большой Евразии лежат особое качество и интенсивность отношений на пространстве Россия – ЕАЭС – Китай. Авторы отмечают, что «развитие Большой Евразии – одна из немногих позитивных тенденций в сегодняшнем мире усиливающегося беспорядка. Оно представляет собой пример позитивного сотрудничества соседних великих держав и может стать

инструментом для сглаживания негативных мировых тенденций и улучшения благосостояния всех стран региона» [30].

Для России формирование Большой Евразии не является способом компенсации ухудшения отношений с коллективным Западом. По мнению авторов, участие в создании открытого сообщества Большой Евразии в качестве лидера позволит России сохранить положение глобальной независимой великой державы и важного элемента многополярного мира.

Общие интересы России и Китая в Центральной Азии существенно превышают имеющиеся разногласия, касающиеся, прежде всего, уровня либерализации торгово-экономических отношений. Идея Большой Евразии прямо не направлена на противостояние с какими-либо странами и объединениями в отличие от американской концепции Индо-Тихоокеанского региона (ИТР), которая является одним из инструментов сдерживания КНР, сохранения в регионе экономического и политического влияния США.

У Большой Евразии отсутствует единая институциональная основа, какой для Евроатлантического сообщества является блок НАТО. В целом слабость институтов и разнообразие форматов взаимодействия является особенностью международных отношений в Азии. Более того, гибкость и открытость евразийского сообщества составляет его преимущество, участие в нём не требует формального присоединения в какой-либо организации.

Если сопряжение ЕАЭС – ЭПШП является экономической основой Большой Евразии, то ШОС выступает её опорой в сфере безопасности. ШОС представляется важнейшим инструментом обеспечения безопасности (в том числе, транспортных маршрутов) и противодействия общим трансграничным угрозам на пространстве Большой Евразии. Региональная Антитеррористическая Структура (РАТС) ШОС в сотрудничестве с ОДКБ обладают важными институциональными и военными инструментами противодействия трансграничным угрозам, включая силы быстрого реагирования.

В свою очередь формат БРИКС создавался не по территориальному или историческому признаку, а как объединение государств с общими интересами и пониманием национальных целей и глобальных перспектив.

А. Акматалиева отмечает, что хотя инициатива формирования евразийского интеграционного объединения не имеет оформления в виде стратегии или официального документа по внешней политике, на дискурсивном уровне и во время проведения публичных мероприятий (встречах Валдайского клуба, экспертных дискуссий, молодежных форумов, телевизионных дебатов) практическая реализация теории евразийства путём создания Большой Евразии активно обсуждается.

В процессе формирования Большой Евразии не ставится цели образования евразийской общности. Исторически государства континента принадлежали к различным цивилизациям: христианской (католической и протестантской) Европе, православной России, мусульманских шиитского Ирана и суннитской Турции, китайской и индийской религиозно-культурным общностям.

Автор предупреждает о рисках сопряжения проектов ЕАЭС, ЭПШП, АСЕАН, и ЕС, которое может способствовать:

- усилению позиций Китая как сильнейшей региональной державы;
- формированию новых возможностей для поглощения малоэффективных организаций в интересах усиления позиций КНР на евразийском континенте;
- изменению характера отношений России и Китая в сторону ухудшения [1].

Реализация российской инициативы формирования Большой Евразии должна укрепить позиции России как гаранта полицентричного мира.

Исторически реализация главного конкурентного преимущества Китая – наличия дешёвой рабочей силы – зависела не только от обладания передовыми западными технологиями и получения инвестиций, но и от свободного выхода на внешние рынки. Внешняя среда перестала быть объектом переустройства и превратилась в важный фактор внутреннего развития Китая.

Однако ШОС так и не превратилась в полноценную организацию экономического взаимодействия. Желание сохранить за объединением функции по обеспечению безопасности и не допустить укрепления Китая в экономической сфере обусловили поддержку Россией

вступлении в ШОС Индии как влиятельного сдерживающего фактора. Незначительный уровень экономического сотрудничества обусловлен и малой ёмкостью рынка государств Центральной Азии.

Функционирующий Деловой совет ШОС способствует налаживанию прямых связей и диалога между деловыми и финансовыми кругами государств-членов, привлечению их к всестороннему сотрудничеству в торгово-экономической и инвестиционной областях. В своей деятельности Деловой совет использует бизнес-форумы, выставки, презентации, конференции и симпозиумы, организуемые самостоятельно или в рамках «Форума ШОС» [35].

Инициатива ПиП ознаменовала переход Китая от стремления участвовать в глобальном управлении к активности на региональном и мегарегиональном уровнях. Прежде всего, речь шла о создании транспортной инфраструктуры, обеспечивающей поставки сырья и готовой продукции. Привлекательность ПиП заключалась не в общих ценностях и идеологическом единстве, а во взаимном выигрыше, распорядиться которым можно по своему усмотрению.

Инициатива ПиП и межгосударственное объединение БРИКС отразили новые концептуальные подходы к формированию системы международных отношений XXI века, возможность межрегионального взаимодействия не по географическому или идеологическому принципу, а по совпадению текущих проблем и интересов.

Если в Европе главной задачей интеграции было создание общего экономического пространства и наднациональных институтов, то в Азии целью интеграционных процессов является согласование параметров сотрудничества между участниками и проектами, а не их формальное объединение.

А. Виноградов отмечает, что «Россия, как и некоторые другие страны (например, Республика Корея), не может ни открыто присоединиться к китайской инициативе, ни публично отказаться от неё. Именно поэтому возникла формула взаимодействия с неопределённой смысловой нагрузкой – сопряжение» [8]. Однако, сопряжение ЕАЭС и ЭПШП отстает от развития двустороннего сотрудничества Китая со странами Центральной Азии, что ослабляет позицию России в интеграционных процессах.

При этом Китай использует как мягкую силу (преимущественно), так и жёсткую. ШОС служит одним из инструментов обеспечения китайского проекта, сохраняя за Россией роль главного гаранта безопасности в Центральной Азии и на части маршрутов ПиП. Не имея такой экономической мощи, как Китай, Россия, опираясь на свой военный потенциал, претендует на роль ведущего поставщика безопасности на континенте. Там же, где многосторонние форматы региональной безопасности отсутствуют, Китай готов прилагать усилия по обеспечению безопасности интеграционных процессов и торговых путей, например, путём создания военно-морской базы в Восточной Африке (в Джибути).

По мнению Г. Кутырева [22], успех китайской инициативы ПиП зависит от построения эффективной системы безопасности в Большой Евразии. Чувствительной проблемой безопасности на евразийском пространстве является эскалация гонки вооружений США и Китая, прежде всего, в высокотехнологичной сфере: развитие искусственного интеллекта, использование робототехники, применение гиперзвукового и высокоточного оружия и пр.

Нельзя не согласиться с мнением Р. Жакупова, что для выхода на рынок Большой Евразии России следует сначала решить свои внутренние проблемы, разобраться с собственной экономикой [12]. Кроме того, у России нет чёткого программного документа, регламентирующего реализацию проекта Большого Евразийского партнёрства.

В то же время для Казахстана развитие транспортно-транзитной системы, реализация инфраструктурных проектов в целях сопряжения национальной программы «Нурлы жол» и китайской инициативы ПиП являются приоритетными в процессе формирования Большой Евразии.

Важным направлением евразийской интеграции является выстраивание системы межрегионального технологического трансфера, которое должно осуществляется параллельно с сопряжением транспортно-транзитных систем стран Большой Евразии. Первым шагом в этом направлении может стать подписание соглашения между Россией, Ираном и Индией о создании Ассоциации особых экономических зон на основе МТК «Север – Юг», разработка соответствующей дорожной карты. По мнению А. Мамедова, «следует поставить задачу по

созданию единой структуры, выполняющей функции оператора технологического трансфера маршрута «Север – Юг»» [26].

Э. Буданцев акцентирует внимание на цифровой трансформации как направления евразийской интеграции. В ЕАЭС запущены механизмы финансирования цифровых инициатив и проектов, их отбора и разработки. Это проекты по обеспечению прослеживаемости грузопотоков, созданию цифровых транспортных коридоров, трансграничному обороту данных, цифровой промышленной кооперации [7].

Результаты и обсуждение

1. Основные направления формирования Большой Евразии

В соответствии с классификацией ООН в Большую Евразию входят 48 стран Европы, 50 – Азии и 7 – Северной Африки, что позволяет воспринимать мегарегион как глобальное образование, простирающееся от пролива Гибралтар до берегов Восточной Азии. Отсутствие чётких государственных, региональных и географических границ – несомненное преимущество рассматриваемого сообщества, залог его открытого характера, возможных расширения и перестроения.

С российской точки зрения основой (осью, стержнем) Большой Евразии является ЕАЭС, расширенный формат ЕАЭС+, развитие которого происходит путём установления тесных торгово-экономических связей и ЗСТ со странами Центральной, Восточной, Юго-Восточной, Южной, Западной Азии и Африканского континента.

Особая роль в интеграционных процессах принадлежит России и Китаю, что содержит риски превращения Большой Евразии в Большую Азию при доминировании китайских интересов и инициатив. Китайская инициатива ПиП, как и российская идея формирования Большой Евразии, является рамочной, не содержит чёткого плана действий и формализованных финансовых решений.

ЕАЭС, обеспечивая увеличение общего рынка стран-участниц, находится на пересечении важнейших евроазиатских сухопутных торговых путей, что формирует стимулы для его расширения и сопряжения транспортно-транзитных систем. Создание и развитие инновационно-индустриальных поясов торговых путей должно обеспечить трансформацию транзитных регионов в территории устойчивого развития.

Однако и внутри ЕАЭС существуют разногласия, зачастую проявляющиеся в неочевидной форме. Присоединение к России Крыма в 2014 г., усиление санкционного давления со стороны коллективного Запада обусловили рост настороженности в Казахстане и Беларуси – ключевых участников интеграционного объединения. Положение усугубилось после начала специальной военной операции на Украине в феврале 2022 г.

Происходит сокращение удельного веса ЕАЭС в мировой экономике. Пока не осуществляется сценарий долгосрочного развития ЕАЭС до 2030 г., предусматривающий создание собственного центра силы. Наблюдается дезинтеграция образовательного и языкового пространства. Ослабление присутствия России в постсоветских государствах образуют предпосылки для роста привлекательности альтернативных цивилизационных моделей.

Эти процессы активизировали усилия России по укреплению связей со странами, не входящими в постсоветское пространство, в т.ч. путём развития формата «интеграции интеграций» – объединения уже существующих интеграционных объединений. Помимо прочего, такой формат позволяет избежать конкуренция России и Китая в Центральной Азии путём продвижения национальных интересов с помощью инициатив ЕАЭС, российского проекта Большой Евразии и китайского ПиП.

Расширение ШОС может привести к падению эффективности деятельности этой организации путём увеличения разногласий стран-участников по вопросам обеспечения региональной безопасности, направлений торгово-экономического и инновационно-инвестиционного сотрудничества. Речь идет о:

- противоречиях между Китаем и Индией;
- противоречиях между Индией и Пакистаном;
- необходимости нормализации военно-политической и социально-экономической ситуации в Афганистане;

- актуальности учёта интересов малых стран.

Серьёзные противоречия заложены в развитии торговых путей на пространстве Большой Евразии, проходящих в обход России, например, путём сооружения железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан, входящей в ЭПШП.

Руководство Казахстана стремится превратить страну в евразийский транспортно-логистический узел путём развития Среднего коридора Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ), что может снизить объёмы транзитных грузопотоков через территорию России. Ускоренное развитие контейнерных перевозок по Северному коридору ТАМЖ так же исключает практически всю Транссибирскую железнодорожную магистраль (Транссиб) из сухопутного маршрута Азия – Европа – Азия.

Сухопутные маршруты вообще и транссибирские в частности могут оказаться на обочине Большой Евразии, обслуживая локальные транспортные задачи и обеспечивая потребности военно-стратегического характера. Евразийские интеграционные процессы обуславливают приоритетное развитие морского транспорта и портов, другими словами «маринизацию» российской пространственно-хозяйственной структуры.

Существуют альтернативные инициативы евразийской интеграции, например, турецкий проект, имеющий свою дорожную карту. Турция позиционирует себя, как и Россия, государством, расположенным как в Европе, так и в Азии. В 2021 г. была создана Организация тюркских государств, включающая Турцию, Азербайджан, Казахстан, Узбекистан и Кыргызстан, а также страны-наблюдатели Туркменистан и Венгрию. Разработана и принята стратегия сотрудничества тюркских государств, оформленная в виде программы «Видение тюркского мира – 2040».

Формирование Большой Евразии направлено и на обеспечение устойчивого социально-экономического развития Сибири и Дальнего Востока с учётом наличия в макрорегионе ресурсов с возрастающей ценностью, прежде всего, запасов пресной воды, а также земельных площадей, не повреждённых экстенсивной хозяйственной деятельностью.

Природно-климатические преимущества Сибири позволяют увеличивать объёмы экспорта товаров и услуг путём:

- развития водоёмких отраслей сельского хозяйства;
- сооружения мощных гидроэнергетических объектов;
- поставок непосредственно водных ресурсов с учётом сокращения площади ледников, питающих крупные сибирские реки;
- развития евразийских широтных и меридиональных транспортных коридоров, в направлении государств Центральной Азии, Афганистана, Пакистана, Ирана и Индии.

С учётом недостаточности внутренних ресурсов России для обеспечения ускоренного развития Сибири и Дальнего Востока требуется интеграция региона в состав Большой Евразии.

Необходимо учитывать, что развитие транспортно-транзитной системы Сибири и Дальнего Востока может негативно сказаться на стимулах создания реальных производств, т.к. повысит эффективность вывоза природных ресурсов и ввоза оборудования, комплектующих и готовой продукции промышленного и потребительского назначения. Тем более что транспортная сырьё железнодорожным транспортом зачастую выше, чем продукции последующих переделов, товаров народного потребления и продовольствия.

Основная проблема формирования Большой Евразии заключается в раздробленности её пространства, различиях и индивидуальности геополитических стратегий входящих в неё государств.

Нельзя не отметить слабую организационно-институциональную основу формирования Большой Евразии. Существуют проблемы организационно-институционального взаимодействия ЕАЭС и ШОС с ПиП, в которой не существует единой организации по её руководству и осуществлению. В целях реализации китайской Инициативы ПиП созданы Фонд Шёлкового пути и Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ). В ШОС действует Деловой совет, проводятся экономические форумы ШОС. В рамках же концепции Большой Евразии таких организационно-институциональных форм пока не существует.

ЕАЭС может восприниматься Китаем, как недостаточно эффективная организация для реализации китайской инициативы. В связи этим приоритет отдаётся установлению

двусторонних отношений со странами Центральной Азии и продвижению конкретных проектов сооружения и развития транспортно-транзитной инфраструктуры и поставок подвижного состава. Нельзя не отметить и незначительного количества высокотехнологических и инвестиционных российско-китайских проектов в рамках сопряжения интеграционных инициатив.

2. Актуальные инициативы и проекты транспортно-транзитного обеспечения формирования Большой Евразии

Актуальные инициативы и проекты транспортно-транзитного обеспечения формирования Большой Евразии представлены в таблице 1.

Таблица 1

Актуальные инициативы и проекты транспортно-транзитного обеспечения формирования Большой Евразии

Страна-ядро	Регион	Инициатива/Проект	Значение для формирования Большой Евразии
Афганистан	Западная Азия	Железные дороги Хаф (Иран) – Герат (Афганистан) – Кашгар (Китай); Туркменистан – Афганистан – Пакистан	Развитие транспортно-транзитного направления «Север – Юг» через территорию Центральной Азии, укрепление торгово-экономических и инвестиционных связей с исламским миром
Иран	Западная Азия	Строительство железнодорожного участка Решт – Астара	Повышение эффективности перевозочного процесса по западной ветке МТК «Север – Юг».
Казахстан и Туркменистан	Центральная Азия	Развитие восточного маршрута МТК «Север – Юг»	Организация эффективного перевозочного процесса по восточной ветке МТК «Север – Юг» путем реализации эффекта масштаба
Пакистан	Западная Азия	Железная дорога Туркменистан – Афганистан – Пакистан	Включение Пакистана в ТТС Большой Евразии по направлению Север – Юг, создание предпосылок для нормализации отношений с Индией
Турция	Западная Азия	Железная дорога Карс – Игдыр – Аралык – Дилуджа в направлении Нахичевани, развитие Зангезурского коридора	Формирование на территории Турции «транспортного креста», создание инфраструктурных предпосылок для активного включения лидера тюркского мира в процесс формирования Большой Евразии
ОАЭ и Оман	Западная Азия	Организация прямого жд сообщения Россия – Оман. Формирования транспортного узла в ОАЭ	Развитие сухопутного сообщения Аравийского полуострова с Большой Евразией по направлению Север – Юг
Саудовская Аравия	Западная Азия	Строительство железных дорог на Аравийском полуострове	Развитие сухопутного сообщения Аравийского полуострова с Большой Евразией по направлению Север – Юг

Ирак	Западная Азия	Соединение портов в Персидском заливе с МТК «Север – Юг», создание железнодорожного и автомобильного коридора по маршруту Ирак – Турция.	Неотъемлемый элемент сооружения транспортного коридора Китай – Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Иран – Ирак – Сирия
Шри-Ланка	Южная Азия	Создание международного транзитного хаба в порту Хамбантога	Формирование транспортно-транзитной основы торгово-экономических связей России со странами Южной Азии и всего мира
ЮАР и Египет	Африканский континент	Сооружения трансафриканской железной дороги Порт-Саид (Египет) – порт Дурбан (ЮАР)	Формирование транспортно-транзитной основы торгово-экономических и инвестиционных связей Большой Евразии с Африканским континентом

Афганистан. Развитие направления «Север – Юг» через территорию Центральной Азии сдерживается отсутствием транзитной железной дороги через Афганистан. Планируется, что в 2025 г. Узбекистан, Афганистан и Пакистан начнут строительство Трансафганской магистрали, однако точные сроки пока не определены [29].

К развитию железнодорожного сообщения с Афганистаном проявляет интерес Китай, о чём свидетельствует начало перевозок грузов по маршруту Чунцин (Китай) – Хайратон (Афганистан) через территории Узбекистана и Казахстана. Сооружение и модернизация железной дороги Хаф (Иран) – Герат (Афганистан) – Кашгар (Китай) будет способствовать развитию торгово-экономических и транспортно-транзитных связей между Таджикистаном и Кыргызстаном. Таджикистан планирует использовать иранский порт Чабахар для транспортировки грузов.

В январе 2025 г. Китай установил нулевые таможенные пошлины для большей части товаров, импортируемых из Афганистана. Проводятся подготовительные работы по освоению нефтегазового бассейна Амударьи и добыче меди на руднике Мес Айнак. Обсуждаются варианты развития Ваханского коридора, связывающего Китай и Афганистан.

Афганская сторона выразила готовность обеспечить транзитные перевозки грузов по маршруту Китай – Казахстан – Туркменистан – Пакистан. Летом 2024 г. на встрече представителей Казахстана, Туркменистана и Афганистана обсуждались планы строительства железной дороги Тургунди – Герат – Кандагар – Спин-Булдак, соединяющей Туркменистан, Афганистан, Пакистан и Индию. Запланировано создание узлового транспортно-логистического центра в Тургунди для перевалки зерна, контейнеров и др. грузов [2].

Ключевым участком является железная дорога Туркменистан – Афганистан – Пакистан. Уже функционирует участок Керки (Туркменистан) – Анхой (Афганистан) протяжённостью 115 км, построенный с участием Туркменистана. В настоящее время разрабатывается проект сооружения железной дороги граница Туркменистана – Герат протяжённостью 165 км.

Иран. Центральным проектом в регионе является создание полностью железнодорожного западного маршрута МТК «Север – Юг» путем строительства участка Решт – Астара, соединяющего Иран и Азербайджан. В ближайшее время будут проведены проектно-изыскательские работы. Для реализации проекта Россия предоставила Ирану межгосударственный кредит в размере 1,3 млрд евро, общая стоимость строительства оценивается в 1,6 млрд евро. Ввести в эксплуатацию участок Решт – Астара планируется 1 января 2028 г.

Казахстан и Туркменистан. В июле 2022 г. российская компания «РЖД Логистика» начала работу восточном маршруте МТК «Север – Юг». По данным компании, с августа 2023

года стоимость перевозки по восточному маршруту была снижена на 50%. Российский перевозчик отправляет контейнерные поезда в Иран, Индию и страны Персидского залива:

- с октября 2022 г. – 1 поезд в месяц;
- с апреля 2023 г. – 2 поезда в месяц;
- с декабря 2023 г. – 4 поезда в месяц.

В феврале 2025 г. АО «РЖД Логистика» приступила к обеспечению перевозок полноразмерными контейнерными поездами калийных удобрений в транзитном сообщении из Республики Беларусь в Китай. С использованием восточного маршрута развивается транспортно-транзитное сотрудничество компаний из Беларуси, России и Пакистана (Национальным логистическим оператором Беларуси «Белтаможсервис», российским оператором подвижного состава и контейнеров «Нэко Лайн Азия», пакистанской логистической корпорацией «Пак Шахин») в целях организации перевозок грузов, как между самими странами, так и с Индией, Бразилией, ЮАР, Вьетнамом, Венесуэлой, Кубой и др.

Пакистан. «Пакистанские железные дороги» (PR) и национальная железная дорога Etihad Rail Объединённых Арабских Эмиратов (ОАЭ) нацелены на развитие железнодорожной сети Пакистана. ОАЭ планирует инвестировать более 3 млрд долл. в развитие железнодорожной инфраструктуры в Пакистане. В частности, речь идёт о строительстве новой линии протяжённостью 50 км для перевозки грузов по маршруту порт Карачи – станция Пипри, а также сооружении в Пакистане терминально-логистических объектов компании DP World (Дубай) [33]. Это очередной проект ОАЭ по развитию железных дорог в государствах Большой Евразии.

Турция. Страна стремится стать важным транспортно-логистическим узлом на направлениях Восток – Запад и Север – Юг. В государственном бюджете на 2025 г. предусмотрены инвестиции в строительство железной дороги Карс – Игдыр – Аралык – Дилуджа в направлении Нахичевани – участка Зангезурского коридора, соединяющего азербайджанские порты Каспийского моря с Турцией и Европой. Маршрут включает участок протяжённостью 43 км, проходящий через Армению, что усложняет реализацию проекта [20].

ОАЭ и Оман. По словам заместителя министра промышленности и торговли РФ А. Груздева, «ОАЭ заинтересованы в участии в проекте МТК «Север – Юг». Это крайне важно для того, чтобы ОАЭ выступали также важным инвестиционным хабом для продвижения российской или совместно произведённой продукции на рынки третьих стран» [34].

Изначально в продвижении МТК «Север – Юг» участвует Оман. Весной 2024 г. Россия и Оман заключили соглашение об организации к 2027 г. железнодорожного сообщения между ними. Планируется, что к концу 2030 г. Оман, ОАЭ и Индия закончат сооружение подводного автомобильного и железнодорожного тоннеля соединяющего берега Аравийского полуострова с портом Мумбаи с ответвлением к порту Гвадар (Пакистан).

Нельзя не согласиться с экспертом Российско-Оманского делового совета М. Зембатовым, что на основе транспортно-логистических связей порта Бендер-Аббас (Иран) с портами Омана и ОАЭ «формируется единый транспортно-логистический каркас Большой Евразии с участием и Аравийского полуострова». В целом «МТК «Север – Юг» способен стать не только ключевым, но и самым безопасным мегакоридором, который объединит грузопотоки Европы, Азии и Северной Африки» [34].

Саудовская Аравия. После нормализации ирано-саудовских отношений в начале 2020-х гг. Саудовская Аравия готова расширить своё участие в развитии перевозок по МТК «Север – Юг» путём развёртывания масштабной программы строительства железных дорог на Аравийском полуострове, соединяющих порты Саудовской Аравии, Кувейта и Катара в Персидском заливе с портами Саудовской Аравии и Иордании на Красном море. В конце 2023 г. по восточной ветке МТК «Север – Юг» проследовал грузовой состав, перевозящий 31 контейнер, по маршруту Челябинская область (Россия) – порт Бендер-Аббас (Иран) – ОАЭ – Саудовская Аравия.

Ирак. Ирак планируют соединить с МТК «Север – Юг» порты Басра, Фао и Умм-Каср на берегах Персидского залива путём реализации проекта «Путь развития», предусматривающего создание железнодорожного и автомобильного коридора по маршруту Ирак – Турция с ответвлениями в Иран и Кувейт.

Шри-Ланка. В 2025-26 гг. в порту Хамбантота на западе Шри-Ланки запланировано создание международного транзитного хаба, входящего в МТК «Север – Юг», с участием российской группы компаний «Дело».

ЮАР и Египет. В настоящее время отсутствует трансафриканское железнодорожное сообщение как в широтном, так и в меридиональном направлении. Необходимо создать благоприятные условия для российского участия в реализации проекта сооружения трансафриканской железной дороги Порт-Саид (Египет) – порт Дурбан (ЮАР) протяжённостью – 8600 км [3].

Этот проект соответствует:

- перспективам формирования Большой Евразии в широком понимании этого сообщества;
- укреплению межгосударственного объединения БРИКС+;
- реализации компетенций строительных подразделений ОАО «РЖД» по сооружению инфраструктурных объектов в неблагоприятных природно-климатических условиях.

С 2022 г. в развитии МТК «Север – Юг» участвует Бангладеш, заинтересованность в его использовании проявляют такие страны Юго-Восточной Азии, как Индонезия, Малайзия, Сингапур, Мьянма.

Бразилия и Малайзия рассматривают возможность использования Северного морского пути (СМП) для грузоперевозок. Так, советник посольства Бразилии в России М. Бельке отметил, что СМП как транспортно-транзитная артерия «способна изменить ситуацию в геополитике. Россия предоставляет очень важные товары в Бразилию. Мы хотим узнать о Северном морском пути больше и увидеть его возможности...» [6].

В целях развития трансграничных перевозок в России реализуется проект «Арктический экспресс №1» по железнодорожной перевозке грузов из центральных регионов России в Архангельск и далее по Северному морскому пути (СМП) в Китай.

Поворот российский торгово-экономических связей на Восток и Юг привело не только к изменению маршрутов перевозок и структуры использования видов транспорта, но и способствовало организационно-институциональному и платёжно-расчётному усложнению системы товародвижения, возникновению множества промежуточных агентов (посредников), увеличению сроков доставки и удорожанию перевозочного процесса.

Однако, по мнению начальника отдела зарубежных проектов и международного сотрудничества АНО «Дирекция международных транспортных коридоров» Н. Задонской, «особых геополитических и экономических проблем нет, кроме недостаточного объёма грузов, перевозимых по этому маршруту» [19].

Вместе с тем процесс создания единого оператора на восточном маршруте МТК Север – Юг затягивается. При этом партнёры России ссылаются на геополитические соображения. Меморандум о создании единого логистического оператора на восточном маршруте МТК Север – Юг был подписан в апреле 2023 г. между KTZ Express (Казахстан), «РЖД Логистика» (Россия) и Транспортно-логистическим центром Туркменистана в целях формирования конкурентоспособных тарифных ставок и организации бесшовной перевозки грузов.

В ноябре 2024 г. было объявлено о формировании совместного предприятия KTZ Express и «РЖД Логистики» (без участия туркменской стороны) в целях повышения эффективности перевозочного процесса и привлечения дополнительных объёмов транзитных грузов на направление Китай – Казахстан – Россия – Белоруссия.

В январе 2025 г. был подписан Договор о всеобъемлющем стратегическом партнёрстве между Россией и Ираном, в котором сделан акцент на дальнейшем укреплении сотрудничества вдоль МТК «Север – Юг», что предполагает создание единого транспортно-логистического оператора [19].

Заключение

Формирование Большой Евразии предоставляет России новые геополитические, геоэкономические и транспортно-транзитные возможности. Но нельзя забывать и о существовании рисков этого интеграционного проекта. Например, риска перехода Китая к гегемонистской политике. В этих условиях укрепление отношений России с Индией, государствами Центральной и Западной Азии, всеми исламскими странами сбалансирует

китайское влияние, будет способствовать диверсификации торгово-экономических отношений, направлений грузопотоков, способствовать поддержанию и укреплению статуса России как крупнейшего поставщика безопасности, экспортёра военно-политической стабильности в Большой Евразии и глобальном мире.

Необходимо стремиться к нормализации военно-политической обстановки в мире и на пространстве Большой Евразии. Ведь, несмотря на продолжающееся формирование «неамериканского мира» в Евразии при некоторой степени доминирования России [24], «проводимая Евразийским союзом работа по углублению сотрудничества со странами Юго-Восточной Азии, Ближнего Востока, Северной Африки в контексте реализации проекта Большой Евразии, конечно, является неполной без выстроенного сотрудничества с Европейским союзом» [27].

Магистральным направлением формирования Большой Евразии является укрепление сотрудничества России и Индонезии – самой крупной исламской страны, которая завершает переговоры о создании ЗСТ с ЕАЭС. Присоединение Индонезии к БРИКС в январе 2025 г. послужит сплочению стран Глобального Юга.

К сожалению, рассмотренные предложения по активизации формирования Большой Евразии не отличаются разнообразием и зачастую сводятся к организации новых форматов и площадок для обсуждений, дискуссий и обмена мнениями. Например, отмечается, что решение задачи продвижения Большой Евразии как флагманской внешнеполитической инициативы России требует формирования большой и политически статусной площадки. «Распределённое обсуждение Большой Евразии на разных мероприятиях: Санкт-Петербургском, Восточном и Евразийском экономических форумах, других деловых и экспертных форматах, не даёт такого эффекта» [28].

Материальной основой формирования Большой Евразии должно стать сопряжение производственно-технологических процессов и транспортно-транзитных систем, создание трансевразийских цепочек добавленной стоимости. Основой формирования Большой Евразии является развитие имеющихся и строительство новых торговых путей и их инновационно-индустриальных поясов на высокотехнологической основе, путём внедрения и распространения прорывных и подрывных инноваций, в т. ч. организационно-институциональных с обязательным учётом исторического опыта.

Примером производственно-технологического и организационно-институционального сопряжения ЕАЭС и Инициативы ПиП является деятельность межгосударственной компании ОТЛК ЕРА по организации курсирования ускоренных контейнерных поездов по Северному маршруту ТАЖМ с использованием достижений цифровой трансформации.

Требуется отход от концентрации транспортно-логистической активности в Московской регионе и её перенос на Юг и Восток с учётом ренессанса и роста экономического потенциала государств Центральной Азии, увеличения их транспортно-транзитных возможностей [31].

Примером прорывной и подрывной технологии является разработка, внедрение и распространение высокоскоростных перевозок грузов на основе формирования открытых магнитно-левитационных транспортных систем (МЛТС). Однако в настоящее время даже проекты по сооружению инфраструктуры и производству подвижного состава для скоростных и высокоскоростных перевозок на принципах «колесо-рельс»:

- 1) не включают территорию России за Уралом;
- 2) не относятся к межгосударственным маршрутам;
- 3) концентрируются на пассажирских перевозках.

Странам региона следует вернуться к разработанному ещё в годы существования СССР проекту поворота сибирских рек на юг, в рамках которого только 6% от общего объема стока Оби должно хватить на удовлетворения ирригационных потребностей всей Центральной Азии [14].

Формирование Большой Евразии будет способствовать решению актуальной задачи недостатка рабочей силы в России. В условиях роста необоснованных предубеждений против привлечения трудовых мигрантов из стран Центральной Азии Правительство России обращает внимание на трудоизбыточные государства Южной, Юго-Восточной Азии и Африканского континента.

Однако более предпочтительным является повышение качества трудовых ресурсов и человеческого капитала стран постсоветского пространства, отличающихся высокими темпами рождаемости и преобладанием традиционных исламских ценностей, близким России в экономическом, географическом, историческом, культурном, языковом и ментальном отношении. В этой связи российская сторона планирует сделать акцент на привлечении высокообразованных и квалифицированных иностранных работников путём выделения финансовых и кадровых ресурсов для повышения уровня образования и знания русского языка жителей Центральной Азии.

Литература

1. Акматалиева А.М. Инициатива «Большая Евразия» как попытка геостратегического позиционирования России в XXI веке // Вестник Кыргызско-Российского Славянского университета. 2019. Т. 19. № 11. С. 116-120.
2. Алешина А. Афганистан выделит \$264 млн на проектирование железной дороги Кандагар – Герат / РЖД-Партнер, 10.02.2025. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/afganistan-vydelit-264-mln-na-proektirovanie-zheleznoy-dorogi-kandagar-gerat/> (дата обращения: 20.02.2025).
3. Алешина А. Африка намерена вернуться к обсуждению проекта трансафриканской железной дороги. Интервью с директором Международного центра продвижения бизнеса (ИБАС) Ю. Берг / РЖД-Партнер, 17.02.2025. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/interview/afrika-namerena-vernutsya-k-obsuzhdeniyu-proektu-transafrikanskoy-zheleznoy-dorogi/> (дата обращения: 19.02.2025).
4. Алимов Р.К. Шанхайская организация сотрудничества и Большая Евразия // Вестник международных организаций. 2018, Т. 13. № 3. С. 19-32.
5. Аязбекова С.Ш. «Большая Евразия» и евразийская культура в контексте мировых цивилизаций // Культура в евразийском пространстве: традиции и новации. 2019. № 1 (3). С. 5-11.
6. Бразилия и Малайзия проявили интерес к грузоперевозкам по Северному морскому пути / РЖД-Партнер, 13.02.2025. URL: <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/braziliya-i-malayziya-proyavili-interes-k-gruzoperevozkam-po-severnomu-morskому-puti/> (дата обращения: 20.02.2025).
7. Буданцев Э.В. Информационная безопасность - фактор стратегического суверенитета на пространстве Большой Евразии // Евразийский диалог. 2024. № 2. С. 10-13.
8. Виноградов А. Китайский проект для Большой Евразии // Международные процессы. 2021. Т. 19. № 2 (65). С. 6-20.
9. Вишну Б.Д. Международный транспортный коридор «Север – Юг» - ключ к интеграции Большой Евразии // Евразийский диалог. 2024. № 2. С. 34-37.
10. Гласер М.А., Томанн П.Э., Новик Н.Н. Большая Евразия и Большая Европа: геополитика перспектив сотрудничества // Актуальные проблемы Европы. 2021. № 1 (109). С. 12-27.
11. Дружинин А.Г. Трансформация пространства России в контексте формирования «Большой Евразии»: важнейшие факторы и векторы // Вопросы географии. 2019. № 148. С. 110-143.
12. Жакупов Р.К. Казахское видение концепции «Большая Евразия» // Вестник Евразийского национального университета им. Л.Н. Гумилева. Серия: Политические науки. Регионоведение. Востоковедение. Тюркология. 2020. № 1 (130). С. 124-136.
13. Журавель В.П. Арктический вектор стран Большой Евразии // Научно-аналитический вестник Института Европы РАН. 2019. № 6 (12). С. 99-105.
14. Захаркин И. На площадке «Валдая» обсудили сотрудничество РФ и Азии в многополярном мире / Ритм Евразии, 08.03.2025. URL: <https://www.ritm-urasia.ru/news--2025-03-08--na-ploschadke-valdaja-obsudili-sotrudnichestvo-rf-i-azii-v-mnogopoljarnom-mire-78981> (дата обращения: 08.03.2025).

15. Зоидов К.Х. Эволюционно-институциональный подход при исследовании и измерениях неравновесных процессов эволюции социально-экономических систем, К.Х. Зоидов, 3-е изд., исп. и доп., / под ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветкова, М.: ИПР РАН, 2023. – 517 с.
16. Зоидов К.Х., Медков А.А., Зоидов З.К. Моделирование сопряжения и инновационного развития транспортно-транзитных систем России и стран Большой Евразии / Под ред. к.ф.-м.н., доцента К.Х. Зоидова. – М.: ИПР РАН, 2024. – 137 с.
17. Кефели И.Ф. Большая Евразия: цивилизационное пространство и проектирование будущего // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2018. № 3 (25). С. 60-68.
18. Кефели И.Ф., Комлева Н.А. Проекты Большой Евразии И «Великого Турана» - путь к объединению народов? // Проблемы национальной стратегии. 2023. № 4 (79). С. 82-105.
19. Коптев Д. Единый оператор задержался в дороге / Гудок, 11.03.2025. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1698897&archive=2025.03.11> (дата обращения: 11.03.2025).
20. Коптев, Д. Турция разгоняет поезда / Гудок, 17.03.2025. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1699618&archive=2025.03.17> (дата обращения: 17.03.2025).
21. Котляков В.М., Шупер В.А. Россия в Большой Евразии: задачи на XXI век // Вопросы географии. 2019. № 148. С. 357-372.
22. Кутырев Г.И. Большая Евразия в условиях новой политико-экономической реальности // Актуальные проблемы Европы. 2021. № 1 (109). С. 28-63.
23. Лескова И.В., Парфенов Д.А., Адамская Л.В. Большая Евразия: Россия или Китай // Вестник евразийской науки. 2024. Т. 16. № 2.
24. Лузянин С.Г. Россия – США – Китай: борьба за «Большую Евразию» // Обозреватель. 2020. № 11 (370). С. 51-63.
25. Лукин А.В., Новиков Д.П. От Большой Европы к Большой Евразии: что несет миру коренной геополитический сдвиг / Восток. Афро-азиатские общества: история и современность. 2019. № 5. С. 60-76.
26. Мамедов А.В. Каспийский регион как экономический центр «Большой Евразии»: перспективы международного сотрудничества особых экономических зон стран Прикаспия // Экономика и управление: проблемы, решения. 2023. Т. 1. № 8 (140). С. 89-97.
27. Никишина В.О. Вступительное слово приглашенного эксперта. Формирование экономического пространства Большой Евразии: вызовы для Евразийского экономического союза // Вестник международных организаций: образование, наука, новая экономика. 2018. Т. 13. № 3. С. 15-18.
28. Новиков Д., Горенкин К. Большая Евразия в условиях новой «холодной войны»: вызов или возможность? // Международные процессы. 2023. Т. 21. № 4 (75). С. 171-190.
29. Россия, Беларусь и Пакистан расширяют логистическое сотрудничество / РЖД-Партнер, 06.03.2025. URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/rossiya-belarus-i-pakistan-rasshiryayut-logisticheskoe-sotrudnichestvo/> (дата обращения: 06.03.2025).
30. Суслов Д.В., Пятачкова А.С. Большая Евразия: концептуализация понятия и место во внешней политике России // Вопросы географии. 2019. № 148. С. 16-53.
31. Токаев К.-Ж. Ренессанс Центральной Азии: на пути к устойчивому развитию и процветанию / Казахстанская правда, 8 августа 2024 г. URL: <https://kazpravda.kz/n/renessans-tsentralnoy-azii-na-puti-k-ustoychivomu-razvitiyu-i-protsvetaniyu/> (дата обращения: 04.10.2024).
32. Фартышев А.Н. Сибирь в концепции Большой Евразии // Известия Иркутского государственного университета. Серия: Политология. Религиоведение. 2021. Т. 37. С. 40-49.
33. Чайковский Б. Инвестиции – Пакистану / Гудок, 17.03.2025. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1699622&archive=2025.03.17> (дата обращения: 17.03.2025).
34. Чичкин А. МТК «Север – Юг»: формируется мегакоридор Большой Евразии / Ритм Евразии, 20.02.2025. URL: <https://www.ritmeurasia.ru/news--2025-02-20--mtk-sever-jug-formiruetsja-megakoridor-bolshoj-evrazii-78660> (дата обращения: 07.03.2025).
35. Якубовский О.А. Деловой совет ШОС как драйвер экономического сотрудничества в пределах «Большой Евразии» / В сборнике: Тенденции экономического развития в XXI веке. Материалы VI Международной научно-практической конференции, посвященной 25-летию экономического факультета БГУ. В 2 ч. Минск, 2024. С. 695-697.

References

1. Akmatolieva A.M. The Greater Eurasia Initiative as an attempt at geostrategic positioning of Russia in the 21st century // Bulletin of the Kyrgyz-Russian Slavic University. 2019. Vol. 19. No. 11. pp. 116-120.
2. Alyoshina A. Afghanistan will allocate \$264 million for the design of the Kandahar–Herat railway / Russian Railways-Partner, 02/10/2025. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/afganistan-vydelit-264-mln-na-proektirovanie-zheleznoy-dorogi-kandagar-gerat> / (date of access: 02/20/2025).
3. Alyoshina A. Africa intends to return to the discussion of the trans-African railway project. Interview with the Director of the International Business Promotion Center (IBAC) Y. Berg / RZD-Partner, 02/17/2025. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/interview/afrika-namerenavernutsya-k-obsuzhdeniyu-proektu-transafrikanskoy-zheleznoy-doroge> / (date of reference: 02/19/2025).
4. Alimov R.K. Shanghai Cooperation Organization and Greater Eurasia // Bulletin of International Organizations. 2018, vol. 13, No. 3, pp. 19-32.
5. Ayazbekova S.S. "Greater Eurasia" and Eurasian culture in the context of world civilizations // Culture in the Eurasian space: traditions and innovations. 2019. No. 1 (3). pp. 5-11.
6. Brazil and Malaysia have shown interest in cargo transportation along the Northern Sea Route / Russian Railways-Partner, 02/13/2025. URL: <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/braziliya-i-malayziya-proyavili-interes-k-gruzoperevozkam-po-severnomu-morskому-puti> / (date of access: 02/20/2025).
7. Budantsev E.V. Information security as a factor of strategic sovereignty in the space of Greater Eurasia // Eurasian Dialogue. 2024. No. 2. pp. 10-13.
8. Vinogradov A. Chinese project for Greater Eurasia // International processes. 2021. Vol. 19. No. 2 (65). pp. 6-20.
9. Vishnu B.D. The North–South International Transport corridor is the key to the integration of Greater Eurasia // Eurasian Dialogue. 2024. No. 2. pp. 34-37.
10. Glaser M.A., Tomann P.E., Novik N.N. Greater Eurasia and Greater Europe: the geopolitics of cooperation prospects // Current problems of Europe. 2021. No. 1 (109). pp. 12-27.
11. Druzhinin A.G. Transformation of the Russian space in the context of the formation of "Greater Eurasia": the most important factors and vectors // Questions of Geography. 2019. No. 148. pp. 110-143.
12. Zhakupov R.K. Kazakhstan's vision of the concept of "Greater Eurasia" // Bulletin of the L.N. Gumilyov Eurasian National University. Series: Political Sciences. Regional studies. Oriental studies. Turkology. 2020. No. 1 (130). pp. 124-136.
13. Zhuravel V.P. The Arctic vector of the countries of Greater Eurasia // Scientific and Analytical Bulletin of the Institute of Europe of the Russian Academy of Sciences. 2019. No. 6 (12). pp. 99-105.
14. Zakharkin I. Cooperation between Russia and Asia in a multipolar world was discussed at the Valdai site / Rhythm of Eurasia, 03/08/2025. URL: <https://www.ritm Eurasia.ru/news--2025-03-08--na-ploschadke-valdaja-obsudili-sotrudnichestvo-rf-i-azii-v-mnogopoljarnom-mire-78981> (date of access: 03/08/2025).
15. Zoidov K.H. Evolutionary and institutional approach in the study and measurement of nonequilibrium processes of the evolution of socio-economic systems, K.H. Zoidov, 3rd ed., Spanish and additional, / edited by the corresponding member. RAS V.A. Tsvetkova, Moscow: IPR RAS, 2023. 517 p.
16. Zoidov K.Kh., Medkov A.A., Zoidov Z.K. Modeling of interface and innovative development of transport and transit systems of Russia and the countries of Greater Eurasia / Edited by Candidate of Physico-mathematical Sciences, Associate professor K.H. Zoidov. Moscow: IPR RAS, 2024. 137 p.
17. Kefeli I.F. Greater Eurasia: civilizational space and designing the future // Eurasian integration: economics, law, politics. 2018. No. 3 (25). pp. 60-68.
18. Kefeli I.F., Komleva N.A. Projects of Greater Eurasia and the "Great Turan" - a path to the unification of peoples? // Problems of the national strategy. 2023. No. 4 (79). pp. 82-105.

19. Koptev D. The single operator was delayed on the road / Gudok, 03/11/2025. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1698897&archive=2025.03.11> (accessed: 03/11/2025).
20. Koptev, D. Turkey accelerates trains / Horn, 03/17/2025. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1699618&archive=2025.03.17> (accessed: 03/17/2025).
21. Kotlyakov V.M., Shuper V.A. Russia in Greater Eurasia: challenges for the 21st century // Questions of Geography. 2019. No. 148. pp. 357-372.
22. Kuttyrev G.I. Greater Eurasia in the context of a new political and economic reality // Actual problems of Europe. 2021. No. 1 (109). pp. 28-63.
23. Leskova I.V., Parfenov D.A., Adamskaya L.V. Greater Eurasia: Russia or China // Bulletin of Eurasian Science. 2024. Vol. 16. No. 2.
24. Luzyanin S.G. Russia – USA – China: the struggle for "Greater Eurasia" // The Observer. 2020. No. 11 (370). pp. 51-63.
25. Lukin A.V., Novikov D.P. From Greater Europe to Greater Eurasia: what brings a fundamental geopolitical shift to the world / East. Afro-Asian societies: History and modernity. 2019. No. 5. pp. 60-76.
26. Mammadov A.V. The Caspian region as the economic center of "Greater Eurasia": prospects for international cooperation between the special economic zones of the Caspian countries // Economics and management: problems, solutions. 2023. Vol. 1. No. 8 (140). pp. 89-97.
27. Nikishina V.O. Introductory speech by the invited expert. Formation of the economic space of Greater Eurasia: challenges for the Eurasian Economic Union // Bulletin of International Organizations: education, Science, New Economy. 2018. Vol. 13. No. 3. pp. 15-18.
28. Novikov D., Gorenkin K. Greater Eurasia in the context of the new Cold War: challenge or opportunity? // International processes. 2023. Vol. 21. No. 4 (75). pp. 171-190.
29. Russia, Belarus and Pakistan expand logistics cooperation / Russian Railways-Partner, 03/06/2025. URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/rossiya-belarus-i-pakistan-rasshiryayut-logisticheskoe-sotrudnichestvo/> (date of access: 03/06/2025).
30. Suslov D.V., Pyatachkova A.S. Greater Eurasia: conceptualization of the concept and place in the external Russian politics // Geography issues. 2019. No. 148. pp. 16-53.
31. Tokaev K.-Zh. Renaissance of Central Asia: on the way to sustainable development and prosperity / Kazakhstanskaya Pravda, August 8, 2024. URL: <https://kazpravda.kz/n/renessans-tsentralnoy-azii-na-puti-k-ustoychivomu-razvitiyu-i-protsvetaniyu/> (date of reference: 04.10.2024).
32. Fartyshev A.N. Siberia in the concept of Greater Eurasia // Izvestiya Irkutsk State University. Series: Political Science. Religious studies. 2021. Vol. 37. pp. 40-49.
33. Tchaikovsky B. Investments for Pakistan / Gudok, 03/17/2025. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1699622&archive=2025.03.17> (accessed 17.03.2025).
34. Chichkin A. MTK "North – South": the megacorridor of Greater Eurasia is being formed / Rhythm of Eurasia, 02/20/2025. URL: <https://www.ritm Eurasia.ru/news--2025-02-20--mtk-sever-jug-formiruetsja-megakoridor-bolshoj-evrazii-78660> (date of reference: 03/07/2025).
35. Yakubovsky O.A. The SCO Business Council as a driver of economic cooperation within the "Greater Eurasia" / In the collection: Trends in Economic Development in the 21st century. Materials of the VI International Scientific and Practical Conference dedicated to the 25th anniversary of the Faculty of Economics of BSU. At 2 p.m. Minsk, 2024. pp. 695-697.

Об авторах

Зоилов Кобилжон Ходжиевич, кандидат физико-математических наук, доцент, руководитель Лаборатории моделирования евразийской интеграции и мирохозяйственных процессов, Центральный экономико-математический институт РАН, Москва.

Медков Алексей Анатольевич, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Лаборатории моделирования евразийской интеграции и мирохозяйственных процессов, Центральный экономико-математический институт РАН, Москва.

Зоидов Зафар Кобилджонович, научный сотрудник Лаборатории моделирования евразийской интеграции и мирохозяйственных процессов, Центральный экономико-математический институт РАН, Москва.

About authors

Kobiljon Kh. Zoidov, Candidate of Sci. (Phys.&Math.), Associate Professor, Head of the Laboratory for Modeling Eurasian Integration and Global Economic Processes, Central Economics and Mathematics Institute of RAS, Moscow.

Alexey A. Medkov, Candidate of Sci. (Econ.), Leading Researcher at the Laboratory for Modeling Eurasian Integration and Global Economic Processes, Central Economics and Mathematics Institute of RAS, Moscow.

Zafar K. Zoidov, Researcher at the Laboratory for Modeling Eurasian Integration and Global Economic Processes, Central Economics and Mathematics Institute of RAS, Moscow.