

Г.Т. Садыкова\*, докторант PhD

Евразийский национальный университет  
имени Л.Н. Гумилева

г. Нур-Султан, Казахстан

\* – основной автор (автор для корреспонденции)

e-mail: guldanas@mail.ru

### КОНЦЕПЦИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО КОРИДОРА КАК ЭФФЕКТИВНАЯ ФОРМА СБАЛАНСИРОВАННОСТИ ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫХ СВЯЗЕЙ

*В современный период развития интеграционных процессов с особой силой актуализируется тенденция отхода от моделей глобализма к моделям регионального и субрегионального объединения стран в условиях появления китайской инициативы экономического коридора «Один пояс – один путь».*

*Анализ теоретико-методологических основ современных мировых интеграционных процессов позволяет сделать вывод о нераскрытом в полной мере потенциале концепции «Экономический коридор».*

*Автором сделан вывод, что до сих пор нет приемлемой теоретико-методологической основы, опираясь на которую, можно было бы принимать обоснованные решения по формированию тех или иных экономических коридоров различных уровней.*

*Также выявлено, что не выработан формализованный научно-методический инструментарий, позволяющий рассчитывать достаточно обоснованные оценки социально-экономической эффективности Экономического коридора, и в первую очередь, для стран, участвующих в их формировании и реализации.*

*Автором показано, что среди авторов нет единства в вопросах определения Экономического коридора. В ракурсе исследуемой темы автора интересует сущность трансграничных или региональных экономических коридоров, которые характеризуются беспрепятственным перемещением товаров и населения через границы и широкими трансграничными торговыми и инвестиционными потоками между двумя или более стран.*

**Ключевые слова:** концепция, экономический коридор, эффективность, сбалансированность, интеграция, Азиатский банк развития, транспортные коридоры, центры промышленного производства, города, концепт «Один пояс и один путь».

**Кілт сөздер:** концепция, экономикалық дәліз, тиімділік, теңгерімшілік, интеграция, Азиялық даму банкі, көліктік дәліздер, өнеркәсіптік өндіріс орталықтары, қала, «Бір белдеу және бір жол».

**Keywords:** concept, economic corridor, efficiency, balance, integration, Asian Development Bank, transport corridors, industrial production centers, cities, «One Belt and One Road» concept.

**Введение.** В последние годы все более набирает обороты тенденция отхода не только в теоретико-методологическом плане, но и в реальной практике от моделей глобализма к моделям регионального и субрегионального объединения стран. Об этом, по нашему убеждению, все более свидетельствуют процессы формирования в последние годы всевозможных концепций региональных экономических коридоров.

Анализ теоретико-методологических основ современных мировых интеграционных процессов, проведенный нами, позволяет нам сделать вывод о нераскрытом в полной мере потенциале концепции «Экономический коридор» как возможного инструмента формирования эффективной и непротиворечивой схемы торгово-экономических связей в контексте перерастания

в плоскость более тесной интеграции.

Целью данной статьи является раскрыть в полной мере потенциал концепции «Экономический коридор» как возможного инструмента формирования эффективной и непротиворечивой схемы торгово-экономических связей в контексте перерастания в плоскость более тесной интеграции.

Задачи исследования заключается в выявлении сущности трансграничных или региональных экономических коридоров и рассмотрении подходов к определению данного понятия.

**Обзор литературы.** Исследования показали, что среди авторов нет единства в вопросах определения Экономического коридора. Появлению данного термина мы обязаны Азиатскому банку развития, который ввел данный термин еще в 1998 году [1].

Некоторые авторы ЭК представляют как огромную магистраль, соединяющая большое расстояние, которая протягивается через огромные территории.

Экономический коридор (ЭК) некоторые исследователи представляют себе как особую дорогу, но надо отметить? что он может не иметь ничего общего непосредственно с дорогами. В качестве примера такие авторы, как Brunner, Hans-Peter, приводят реки Конго и Меконг. Эти реки, как экономические коридоры связывают территорий, находящиеся на огромных расстояниях [2].

Экономический коридор надо характеризовать как пространственную концепцию, так как он определяет географический регион, где экономическая деятельность сосредотачивается на определенных секторах.

Экономические коридоры, как отмечает Mulenga Gadzeni, имеют интегрированные сети инфраструктуры и функционируют в разных точках Азии [3], Африки, Европы и северной

Америки и, как показывает международный опыт, они создаются в целях стимулирования экономического развития как внутри страны, так и между странами.

По мнению Trishia P. Octaviano Экономический коридор, имея интегрированную инфраструктуру (автомагистрали, железные дороги и порты), могут связывать города или страны. Целью формирования Экономических коридоров может быть и создание связи между производственными центрами, районами с высоким спросом и предложением и производителями товаров с добавленной стоимостью [4].

При реализации концепции экономического коридора учитываются различные меры по развитию инфраструктуры, визовые, транспортные соглашения и стандартизация, развитие торговли, туризма, образования, а также и социальные потребности [5-6].

**Основная часть.** Экономические коридоры обычно состоят из следующих взаимодополняющих компонента:



Рисунок 1. Три Взаимодополняющих компонента Экономического коридора

\* Составлено автором на основе источника [7]

Основным из компонентов является транспортный коридор. Он определяет географическое пространство коридора. Такой коридор облегчает поток товаров и услуг.

Центры промышленного производства производят эти товары, а третий компонент – города являются основными рынками для потребления этих товаров. Кроме того, он – важный источник рабочей силы, технологий и инноваций. Они стимулируют экономическое развитие регионов, которые находятся вдоль Экономического коридора [7].

В целом Азиатский банк развития разработал набор из трех характеристик, которые типичны для экономического коридора:

1) он охватывает небольшое географическое пространство, охватывающее транспортную артерию, такую как дорога, железная дорога или канал;

2) особое внимание уделяется двусторонним, а не многосторонним инициативам с упором на стратегические узлы на пограничных переходах между двумя странами;

3) в нем подчеркивается физическое планирование, чтобы развитие инфраструктуры приносило положительные результаты.

В национальном контексте эта концепция сейчас все чаще используется в программах развития [8, 218].

Более обстоятельно, на наш взгляд, раскрыли сущность Экономического коридора специалисты Азиатского Банка Развития (АБР). Так, по их мнению, экономический коридор, именуемый также коридором развития, можно определить, как географический район, где имеются высокоразвитая транспортная связанность, высокая плотность жителей и активная экономическая деятельность. Как правило,

в такие ЭК входят и крупные города и районы, которые находятся вокруг и между этими городами. Все они, включая мелкие и средние города, выигрывают от улучшенного транспортного сообщения и развития экономики агломерации. При этом крупные города являются основными экономическими узлами (хабами) коридора [4].

В ракурсе исследуемой темы нас более может интересовать сущность трансграничных или региональных экономических коридоров (ТНЭК). Это экономический коридор, охватывающий две или более стран, характеризующийся беспрепятственным перемещением товаров и населения через границы и широкими трансграничными торговыми и инвестиционными потоками.

ТНЭК предоставляет агломерационным экономикам преимущества регионального экономического сотрудничества и интеграции. Подобное сочетание факторов обеспечивает значительный прирост благосостояния за счет снижения операционных издержек, более эффективного распределения ресурсов, более акцентированной специализации, экономии масштаба, распространения знаний, положительного сетевого эффекта и др. Функционирование ТНЭК также стимулирует долгосрочный экономический рост за счет усиления конкуренции, привлечения частных инвестиций и продвижения инноваций.

ТНЭК начинают создаваться во многих регионах мира, включая Азию, Африку, Европу и Северную Америку.

Анализ опыта стран показывает, что для стимулирования трансграничной торговли и экономической активности вдоль ТНЭК, страны реализуют инвестиционные проекты в различных секторах – в транспорте, электроэнергетике, туризме, образовании и др. Во многих случаях все это сопровождается принятием мер по упрощению и гармонизации процедур перехода границ в целях снижения правовых, нормативных и процедурных барьеров на пути межгосударственного перемещения населения, транспортных средств и товаров. В некоторых случаях страны создают специальные экономические зоны в рамках ТНЭК для увеличения трансграничных инвестиционных потоков и развития региональных производственных сетей [9, 3-4].

С подобным пониманием концепции экономического коридора не расходится и мнени

ние экспертов Африканского банка развития (AFDB). Так, в их представлении, подход на базе экономического коридора рассматривает региональные транспортные маршруты не только как средство транспортировки товаров и услуг или в качестве шлюза для стран, не имеющих выхода к морю, но также и как инструмент стимулирования социально-экономического развития территорий вокруг маршрута, путем строительства промышленных и социальных объектов в сочетании с транспортной инфраструктурой.

Учитывая огромный опыт Банка AFDB и его центральную роль в региональной интеграции, торговле, участии в проблемах развития частного сектора и сокращении бедности в Африке, исключительно важно, что Банк принимает участие в преобразовании транспортных коридоров Африки в экономические коридоры [3].

Опять же, по мнению экспертов АБР, экономические коридоры соединяют экономических агентов в определенной географии, обеспечивая необходимые связи между экономическими узлами или хабами, которые обычно сосредоточены в городах. В принципе, считают эксперты, нет стандартной картины полного описания развития экономического коридора и возможностей на его основе. Для каждого конкретного Экономического коридора результаты региональной экономической интеграции зависят, прежде всего, от того, каковы характеристики конкретных существующих экономических сетей, в которые встроены данный экономический коридор, а во-вторых - какие характеристики коридора предназначены для ввода или усиления.

В модели, которые делают это взаимодействие явным, вкладываются комбинированные элементы обновленной экономической географии. Используя этот опыт моделирования, АБР имеет значительные результаты успешного применения подходов к развитию коридоров с ежегодными инвестициями в региональное сотрудничество и интеграцию в размере 2 млрд долларов и более [2].

Применение концепта регионального экономического коридора (РЭК) достаточно широко практикуется в рамках известных региональных и субрегиональных программ в Азии.

Значительный интерес к концепции РЭК в последние несколько лет стал проявляться в связи с глобальными интеграционными ини-

циативами Китая, в частности, инициативы по мега-проекту «Один пояс и один путь», которая в существенной форме затрагивает интересы практически всех стран не только на Евразийском континенте [10].

Надо заметить, что мощное продвижение мега-проекта BRI с неизбежностью будет вовлекать в свою орбиту многие страны и объединения стран.

Таким образом, Экономический коридор дает возможность мобилизовать все ресурсы и способствует пространственно-сбалансированному экономическому росту и развитию. Другими словами, экономический коридор превращает транспортные коридоры в двигатели социально-экономического развития.

**Заключение.** В целом по результатам проведенного нами аналитического исследования можно сделать следующие выводы:

1) анализ теоретико-методологических основ современных мировых интеграционных процессов, проведенный нами, позволяет сделать вывод о нераскрытом в полной мере потенциале концепции «Экономический коридор» как возможного инструмента формирования эффективной и непротиворечивой схемы торгово-экономических связей в контексте перерастания в плоскость более тесной интеграции.

2) на наш взгляд, до сих пор нет приемлемой теоретико-методологической основы, опираясь на которую, можно было бы принимать обосно-

ванные решения по формированию тех или иных экономических коридоров различных уровней, в особенности региональных межгосударственных;

3) не выработан формализованный научно-методический инструментарий, позволяющий рассчитывать достаточно обоснованные оценки социально-экономической эффективности Экономического коридора, и в первую очередь, для стран, участвующих в их формировании и реализации.

Выводы: «Экономический коридор» стимулирует экономический рост и по мере углубления регионального сотрудничества страны Центральной Азии могут извлечь выгоду, устанавливая торгово-экономические связи. В этом Экономический коридор как возможный инструмент формирования эффективной и непротиворечивой схемы торгово-экономических связей в контексте перерастания в плоскость более тесной интеграции обладает огромным потенциалом.

Полученные результаты могут быть использованы исследователями при формировании и развитии теоретико-методологических основ экономического коридора.

Одним из направлений дальнейших исследований может быть выработка научно-методического инструментария, позволяющего рассчитывать достаточно обоснованные оценки социально-экономической эффективности Экономического коридора.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Banomyong R. Benchmarking Economic Corridors logistics performance: a GMS border crossing observation // World Customs Journal. – 2010. – Т. 4. – № 1. – P. 29-38.
2. Brunner H-P. What is Economic Corridor Development and What Can It Achieve in Asia's Subregions? – 2013. – <https://www.adb.org>.
3. Gadzeni M. Developing Economic Corridors In Africa // NEPAD, Regional Integration and Trade Department. – 2013. – № 1. – P. 1-12.
4. Trishia P. Octaviano. Economic corridors boost markets, living conditions. – 2014. – <http://research.bworldonline.com>
5. Интернет-ресурс: [http://ntl.bts.gov/lib/jpodocs/repts\\_te/14273.htm](http://ntl.bts.gov/lib/jpodocs/repts_te/14273.htm).
6. Азиатский Банк Развития. Операционализация экономических коридоров в Центральной Азии: Исследование на примере Коридора Алматы-Бишкек. – 2014. – <https://www.adb.org>.
7. Садыкова Г. Концептуальные подходы к определению экономического коридора // Экономическая серия Вестника ЕНУ имени Л.Н. Гумилева. – 2021. – № 1. – С. 108-118.
8. Asian Development Bank. Developing Economic Corridors in South Asia. – 2014. – <https://www.adb.org>
9. Азиатский Банк Развития. Дорожная карта развития экономического коридора Шымкент-Ташкент-Худжанд. – 2021. – <https://www.adb.org/publications/road-map-shymkent-tashkent-khujand-corridor>
10. Инициатива «Один пояс и один путь». – 2017. – <https://newmarkfinance.com/bri>.

REFERENCES

1. Banomyong R. Benchmarking Economic Corridors logistics performance: a GMS border crossing observation // World Customs Journal. – 2010. – Т. 4. – № 1. – P. 29-38.
2. Brunner H-P. What is Economic Corridor Development and What Can It Achieve in Asia's Subregions? 2013. – <https://www.adb.org>.
3. Gadzeni M. Developing Economic Corridors In Africa // NEPAD, Regional Integration and Trade Department. – 2013. – № 1. – P. 1-12.
4. Trishia P. Octaviano. Economic corridors boost markets, living conditions. – 2014. – <http://research.bworldonline.com>
5. Internet-resource: [http://ntl.bts.gov/lib/jpodocs/repts\\_te/14273.htm](http://ntl.bts.gov/lib/jpodocs/repts_te/14273.htm) [in Russian].
6. Aziatskiy Bank Razvitiya. Operatsionalizatsiya ekonomicheskikh koridorov v Tsentralnoy Azii: Issledovaniye na primere Koridora Almaty-Bishkek [Asian Development Bank. Operationalizing Economic Corridors in Central Asia: A Case Study of the Almaty-Bishkek Corridor]. – 2014. – <https://www.adb.org> [in Russian].
7. Sadykova G. Kontseptualnye podkhody k opredeleniyu ekonomicheskogo koridora [Conceptual Approaches to Defining the Economic Corridor] // Ekonomicheskaya seriya Vestnika ENU imeni L.N.Gumilyova. – 2021. – №1. – S. 108-118 [in Russian].
8. Asian Development Bank. Developing Economic Corridors in South Asia. – 2014. – <https://www.adb.org>
9. Aziatskiy Bank Razvitiya. Dorozhnaya karta razvitiya ekonomicheskogo koridora Shymkent-Tashkent-Khujand [Asian Development Bank. A Road Map for Shymkent–Tashkent–Khujand Economic Corridor Development]. – 2021. – <https://www.adb.org/publications/road-map-shymkent-tashkent-khujand-corridor> [in Russian].
10. Initsiativa «Odin Poyas – Odin Put». [«Belt and Road» Initiative]. – 2017. – <https://newmark-finance.com/bri> [in Russian].

**Г.Т. Садыкова**

**САУДА-ЭКОНОМИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТАРАЛЫҚ БАЙЛАНЫСТАР ТЕНГЕРІМДІЛІГІНІҢ  
ТИІМДІ НЫСАНЫ РЕТІНДЕ ЭКОНОМИКАЛЫҚ ДӘЛІЗ ТҰЖЫРЫМДАМАСЫ**

**Аңдатпа**

Қазіргі интеграциялық үдерістердің даму кезеңінде ерекше күшпен жаһанданушылық үлгісінен Қытайдың «Бір белдеу, бір жол» бастамасының пайда болу жағдайында елдердің аймақтық пен субаймақтық бірігу үлгісіне көшу үрдісі өзекті болуда.

Әлемдік интеграциялық үдерістердің қазіргі теория-әдіснамалық негіздерін талдау «Экономикалық дәліз» концепциясы әлеуетін толық деңгейде ашылмағандығы туралы қорытынды шығаруға мүмкіндік береді.

Мақаланың авторы осы күнге дейін әртүрлі деңгейдегі экономикалық дәлізді құру бойынша негізделген шешім қабылдауда сүйеніп, қабыл алатындай теория-әдіснамалық негіз жоқ деген тұжырымға келген.

Сол сияқты Экономикалық дәліздің, және де ең алдымен, оларды құру мен іске асыруға қатысатын елдер үшін әлеуметтік-экономикалық тиімділігін жеткілікті деңгейде бағалауды есептеуге мүмкіндік беретін формалданған ғылыми-әдістемелік құралдары жасалмағандығы айқындалған.

Автор Экономикалық дәлізді анықтайтын сұрақтар бойынша авторлардың арасында бірліктің жоқ екендігін көрсеткен. Зерттелетін тақырып шеңберінде авторды шекара арқылы тауарлар мен тұрғындардың шекара арқылы кедергісіз қозғалысымен және екі немесе одан да көп елдердің арасындағы кең трансшекаралық сауда мен инвестициялық ағындармен сипатталатын трансшекаралық немесе трансұлттық аймақтық экономикалық дәліздердің мәні қызықтырады.

**G. Sadykova**

**THE ECONOMIC CORRIDOR CONCEPT AS AN EFFECTIVE  
FORM OF TRADE AND ECONOMIC INTERSTATE RELATIONS BALANCE**

**Annotation**

In the modern period of the integration processes development, the trend to shift from the globalism models

## *Менеджмент және маркетинг / Менеджмент и маркетинг*

to the models of countries' regional and subregional unification is becoming more urgent in the context of the Chinese initiative of the economic corridor «One Belt – One Road».

The author comes to the conclusion that there is still no acceptable theoretical and methodological basis, serving as foundation for taking balanced decisions on certain economic corridors formation of various levels.

An analysis of the theoretical and methodological background of the modern world integration processes allows us to conclude that the potential of the “Economic Corridor” concept is not fully achieved.

Furthermore, it was revealed that a formalized scientific and methodological toolkit has not been developed, that allows calculating reasonably validated assessment of the socio-economic efficiency of the Economic Corridor, and first of all, for the countries participating in its formation and implementation.

The author shows that there is no consistency among the authors on the Economic Corridor definition. From the perspective of the examined topic, the author is interested in the essence of cross-border or regional economic corridors, which are characterized by the unhindered movement of goods and population across borders and wide cross-border trade and investment flows between two or more countries.

