

## Международный опыт реализации концепции экономического коридора в интеграционных процессах

**Аннотация.** До сих пор нет однозначного определения сущности категории «экономический коридор» и имеют место дискуссии о полноте теоретико-методологической базы и методических подходов в обоснованиях целевых и иных вопросов развития экономического коридора.

На взгляд авторов, конструктивный анализ опыта различных стран мира в использовании механизмов и инструментов концепции «экономический коридор» позволит определиться с этой действенной формой межгосударственной интеграции.

В статье проведен анализ опыта стран мира, в частности, западноевропейские модели, африканская и азиатская модели реализации концепции экономического коридора в интеграционных процессах, и международный опыт показывает, что региональное сотрудничество и интеграция будет играть важную роль в решении многих проблем экономического и социального характера.

Кроме того, в данной статье приведены определенные выводы авторов по результатам исследования. В немалой степени эти выводы актуальны и для процессов реализации концепта «экономический коридор» в других регионах и странах мира. Не являются исключением и проекты экономических коридоров в Центральноазиатском субрегионе, в частности, для экономического коридора Шымкент-Ташкент-Худжанд (ЭКШТХ), где этот подход находится пока в стадии своего становления.

**Ключевые слова:** экономический коридор, концепция реализации коридора, региональный коридор, инновационный коридор, международный опыт, межгосударственная интеграция, интеграционные процессы.

DOI: <https://doi.org/10.32523/2789-4320-2022-1-75-84>

### Введение

Проведенные нами исследования сущности категории «экономический коридор» показали, что все еще имеют место дискуссии о полноте теоретико-методологической базы и методических подходов в обоснованиях целевых и иных вопросов развития экономического коридора. В этом плане можно вполне согласиться с В. Намжиловой,

что «сложно дать однозначное определение термину «экономический коридор», но следует отметить, что концепция развития региональных коридоров продолжает совершенствоваться и обогащаться за счет практического опыта» [1, 75].

На наш взгляд, конструктивный анализ опыта стран в использовании механизмов и инструментов концепции «экономический коридор» позволит определиться с этой

современной формой межгосударственной интеграции либерального порядка для стимулирования структурных трансформаций и регионально сбалансированного развития.

Международный опыт реализации концепции экономического коридора в интеграционных процессах является актуальным и для целей развития в Центральной Азии и исследуемого нами экономического коридора *Шымкент-Ташкент-Худжанд* (ЭКШТХ), где этот подход только формируется.

*Цель статьи* – исследование международного опыта реализации механизмов и инструментов концепции экономического коридора.

### Методы исследования

В статье использованы методы экономического анализа, теоретические и эмпирические методы исследования, сравнительный анализ. Используемые методы позволили определиться с такой современной формой межгосударственной интеграции, как «экономический коридор».

### Обсуждение

Безусловно, данный концептуальный подход применяется в различных частях мира. При этом имеют место особенности и различия в западноевропейских (Северная Америка, Европа) и азиатско-африканских моделях подобной формы межгосударственной, региональной и национальной организации экономических связей, определяемые разными уровнями экономического развития стран и социального уклада в жизни населения этих стран.

*Западноевропейские модели.* В качестве наглядных примеров успешной реализации концепта экономического коридора можно сослаться на такие транснациональные (ТНЭК), как «Регион Эресунн» в Европе и «Инновационный коридор Каскадия» в Северной Америке.

*Регион Эресунн* (далее – Регион) является одним из наиболее динамичных и

интегрированных субрегионов в Европе, опирающихся на два основных города-хаба – Копенгаген в Дании и Мальмё в Швеции. В регионе производится около 25% совокупного валового внутреннего продукта Швеции и Дании, при этом около 80% всех рабочих мест приходится на сферу услуг, остальные 20% – на производство.

В регионе разработан универсальный метод выявления и устранения препятствий и барьеров на путях трансграничной экономической интеграции. В организационном плане местные, региональные органы власти и национальные правительства сотрудничают через различные организации, включая Комитет Большого Копенгагена и Сконе, а также Совет по свободе передвижения Совета министров Северных стран. Помимо этого, в 2007 г. оба национальных правительства договорились работать на двусторонней основе для формирования сбалансированного рынка труда в Регионе.

В 2000 г., в результате тесного сотрудничества между Данией и Швецией, был открыт Эресуннский мост, который соединяет две страны через пролив Эресунн. С тех пор все больше жителей обеих стран пересекают границу в упрощенном транспортном режиме. Среди них около двух десятков тыс. трансграничных работников, которые живут в одной стране и работают в другой. Это помогло снизить дефицит специалистов с навыками в некоторых производственных и социальных секторах, создавая добавленную стоимость в регионе в размере 6 млрд. евро с момента открытия Эресуннского моста.

Вместе с тем аналитические исследования показывают, что число ежедневных поездок на работу по обе стороны границы было бы намного выше, если бы обе страны еще более сократили или даже полностью устранили взаимосвязанные юридические и административные препятствия для трансграничных рабочих поездок. Между тем различные трансграничные организации в регионе находят способы для успешного преодоления подобных препятствий [2, 7].

Как можно видеть на этом примере ТНЭК, важно решение организационных вопросов, иначе даже и при этом, в принципе несложном транспортном факторе – фактически один мост через пролив, - можно предельно усложнить процессы функционирования экономического коридора.

*Инновационный коридор Каскадия (ИКК)* включает в себя канадский город Ванкувер и города Соединенных Штатов - Сиэтл и Портленд, а также районы, прилегающие к этим городам. Создание этого ТНЭК началось в 2016 г., с подписания органами местного самоуправления штата Вашингтон и провинции Британская Колумбия Канады Меморандума о взаимопонимании по развитию трансграничной инновационной экономики. Немаловажно, что две крупные бизнес-организации, в лице Делового совета Британской Колумбии и организации Челлендж Сиэтл, поддержали этот проект ИКК.

Под руководством и при содействии этих бизнес-организаций были созданы Руководящий комитет ИКК и семь основных тематических подкомитетов, которые охватывают своей деятельностью такие инвестиционно ориентированные тематические направления, как естественные науки, трансформационные технологии, устойчивое сельское хозяйство, транспорт, жилье и связь, лучшие и разнообразные таланты, передовые исследования в области высшего образования, и, наконец, эффективное перемещение населения/товаров через границу на основе рационально организованной логистики.

Можно выделить следующие проекты, которые реализуются или рассматриваются в рамках ИКК:

- скоростная железная дорога Ванкувер-Сиэтл-Портленд, которая существенно сокращает время в пути вдоль ИКК при значительном улучшении сервиса транспортного сообщения в коридоре;
- инициатива цифрового здравоохранения, благодаря которой объединятся Онкологическое агентство

Британской Колумбии и Онкологический исследовательский центр им. Фреда Хатчинсона с целью улучшения состояния сельского здравоохранения во всем регионе;

- сеть венчурной акселерации Каскадии, организуемая на базе объединения усилий технических, исследовательских и инвестиционных партнеров из Британской Колумбии, Вашингтона и Орегона с целью обеспечения технологических стартапов возможностями финансирования и сотрудничества, в том числе через границу;

- сеть финансовых инноваций, формируемая как объединение венчурных предпринимательских структур из трех городов, в целях увеличения венчурного финансирования венчурного капитала стартапов и компаний на начальных стадиях развития в рамках ИКК;

- глобальный инновационный обмен, в рамках которого сотрудничают университеты Британской Колумбии, Вашингтона и китайского Цинхау, в целях объединения талантливых студентов и преподавателей в рамках сотрудничества с промышленными предприятиями в решении их реальных задач развития;

- городской аналитический кооператив Каскадии как совместный проект университетов Британской Колумбии и Вашингтона по использованию научного подхода в решении проблем городов;

- наконец, проект сотрудничества на уровне университетов по всей Каскадии в целях стимулирования исследований в области инноваций, предпринимательства, повышения квалификации рабочей силы и экономического роста [2, 8].

Как можно видеть и на этом примере Регионального экономического коридора (РЭК), носящем транснациональный характер, достаточно эффективные организационные начала в сотрудничестве позволяют решать не только чисто задачи экономического развития, но и широкий спектр задач развития и реализации инновационного потенциала приграничных районов, результаты которых, надо понимать, используются и за

пределами Каскадии, например, в подготовке инновационно ориентированных кадров региональными университетами.

В качестве примера в достаточной мере эффективно организованной африканской модели может выступить ТНЭК «Коридор развития Мапуту», который создается с середины 1990-х годов усилиями Южной Африки и Мозамбика. Данный коридор включает несколько провинций Южной Африки, не имеющих выхода к морю, а также портовый город Мапуту в Мозамбике.

Проект является одним из самых эффективных в использовании механизмов и инструментов государственно-частного партнерства (ГЧП) в Африке в деле создания необходимой инфраструктуры. Как известно, Трансафриканская концессия, которая управляет платной дорогой, соединяющей Преторию с Мапуту, инвестировала 235 млн. долл. в первую фазу своего Соглашения с правительствами Южной Африки и Мозамбика о строительстве, эксплуатации и передаче ее государствам. Также она планирует инвестировать еще 175 млн. долл. в долгосрочной перспективе.

Другая компания, которой в 2003 г. была предоставлена концессия на порт Мапуту, продлила свое первоначальное 15-летнее концессионное соглашение до 2033 г. В период с 2003 по 2012 г. компания инвестировала около 300 млн. долл. в инфраструктуру порта, оборудование и обучение персонала, что позволило увеличить пропускную способность порта с 3-х до 16-ти млн. тонн в год. Генеральный же план компании со сроком на 20 лет предусматривает совокупные инвестиции в размере 1,7 млрд. долл. и увеличение пропускной способности порта до 48 млн. тонн к 2033 г.

Наряду с этим, в 2004 г. восемь крупных представителей частного сектора запустили инициативу по логистике коридора Мапуту, к которой впоследствии присоединилось более 100 заинтересованных сторон, включая и организации государственного сектора [2, 6-7].

Безусловно, наибольший интерес, исходя из целевого направления настоящего

исследования, должны представить формируемые и реализуемые проекты экономических коридоров в азиатской части Евразийского континента. И это связано с тем, что здесь, на наш взгляд, проблем неизмеримо больше в силу больших пространств со слабыми транспортными сетями и несопоставимости экономических уровней, а значит, и инвестиционных возможностей стран.

И немалую роль в развитии этих коридоров играет Китай. Международные инициативы этой страны в последние 10 лет не могут не впечатлять.

Китай добился высоких темпов роста собственной экономики и показывает, что готов прилагать усилия и вкладывать финансы в проекты на крупномасштабной основе, имея в виду развитие инфраструктуры международной торговли. В частности, глобальная инициатива BRI (Один пояс – один путь) связана с влиянием на мировую торговлю, инвестиции и финансы.

Страны Организации содействия экономическому развитию (ОЭСР) приводят оценочные мнения о возможности своих стран участвовать в реализации этих направлений [3, 33-34]. Поэтому ОЭСР видит возможность сопряжения с китайской инициативой «Один пояс - один путь» (BRI) в целях реализации сотрудничества по шести основным экономическим коридорам на Евразийском континенте. Для этих целей Азии необходимо минимум 26 трлн. долл. инвестиций в инфраструктуру до 2030 г. и Китай, безусловно, может предоставить определенную часть этой суммы.

По мнению специалистов ОЭСР, взаимная выгода - это особенность BRI, которая поможет развивать товарные рынки для товаров стран Евразии в долгосрочной перспективе и уменьшить промышленные избыточные мощности уже в ближайшем будущем [3, 46].

В принципе, по мнению многих экспертов, реализация китайского варианта Нового шелкового пути выгодна для всех стран Евразийского континента. При этом, по мнению В. Базарова и А. Атанова, программа

Нового шелкового пути охватывает территорию, где уже формируются и даже действуют интеграционные логистические проекты, такие как ТРАСЕКА (Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия) и ЦАРЭС (Центрально-Азиатское региональное экономическое сотрудничество).

Программа ТРАСЕКА была создана в 1993 г. на основе Брюссельской декларации при участии Азербайджана, Армении, Грузии, Казахстана, Киргизии, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана. Вскоре к программе присоединились Молдова, Монголия и Украина, в 2000 г. - Турция, Румыния и Болгария, в 2009 г. - Иран.

Основное направление программы ТРАСЕКА заключается в развитии транспортного коридора из Европы в Центральную Азию через Черное море, Кавказ и Каспийское море. Предполагается, что в результате реализации этой программы будет осуществлена интеграция между Европейским региональным сообществом и странами Востока, а также способствование более эффективному использованию ресурсов между странами Запада и Востока. Финансирование программы осуществляется Европейским союзом, а управление осуществляется межправительственной комиссией с секретариатом, работающим на постоянной основе.

Эксперты отмечают, что наибольшие проблемы реализации программы ТРАСЕКА связаны с работой транскавказского транспортного коридора, имея в виду трудности введения единого перевозочного тарифа, а также большие транспортные расходы на пограничных пунктах [4, 139].

Интеграционный проект ЦАРЭС охватывает все страны Центральной Азии, прилегающие к региону территории и страны Закавказья. Особенностью ЦАРЭС является «привязка» к Центральной Азии Афганистана, что ставит задачу обеспечения надежного афганского транзита как важного фактора развития субрегиона. В особенности этот афганский фактор, думается, выходит на первый план в свете *последних политических*

*событий – ухода из страны США и переход власти Талибану.* И не только с позиций безопасности, но и возможности расширения потенциала коридора ЦАРЭС в южном направлении.

*Все это дает еще более отчетливо понять, что для всех стран-участниц ЦАРЭС исключительно важен транспортный фактор.* Поэтому в диалогах стран речь должна идти о модернизации национальных транспортных инфраструктур, росте эффективности использования внешних и внутренних факторов и условий для транзита, создании новых магистралей, связывающих Восток и Запад, Север и Юг [5, 140].

Помимо ЦАРЭС, ряд важных интеграционных проектов на базе концепции Экономического коридора реализуется по линии Азиатского банка развития. В частности, экономические коридоры *Субрегиона Большого Меконга (GMS)*.

В целом, по мнению экспертов, страны GMS прочно построили фундамент для динамичного экономического развития коридоров этого Субрегиона [5, 138-139].

*Долгосрочный проект ТНЭК «Китай-Пакистан» (СРЕС)* проходит, начиная от Кашгара в Синьцзяне до Карачи и Гвадара, южных прибрежных городов в Пакистане, через перевал Хунджераб и несколько узловых прилегающих районов.

В 2015 г. был установлен режим сотрудничества «1+4», имеется в виду, что обе стороны воспринимают СРЕС как ядро, отдавая приоритет Гвадару, энергетике, транспортной инфраструктуре и промышленности [6].

В целом можно сказать, что этот проект находится на стадии развития и сложно давать какие-либо оценки не только на отдаленную, но и среднесрочную перспективу.

Не менее грандиозный проект АБР под названием *Южноазиатское субрегиональное экономическое сотрудничество (SASEC)*. Предпосылки этого ТНЭК заключаются в следующих аспектах:

Во-первых, высокие темпы роста в докризисный период 2003-2007 гг. помогли Южной Азии снизить уровень бедности и

повысить уровень жизни, однако уровень бедности по-прежнему очень высок. Экспертами было подсчитано, что более 800 млн. человек, или около 60% совокупного населения Бангладеш, Бутана, Индии, Мальдив, Непала и Шри-Ланка, живет менее чем на 3,1 долл. в день. Именно поэтому страны Южной Азии и проявили инициативу по восстановлению и поддержанию своего экономического роста.

Во-вторых, взаимосвязи между странами SASEC и странами за пределами субрегиона оставляют желать лучшего. Многие области внутри стран SASEC не имеют доступа к надежному электроснабжению, безопасному водоснабжению и адекватным дорожно-транспортным сооружениям.

В этой связи страны Южной Азии совместно с АБР пришли к единому мнению, что региональное сотрудничество и интеграция будут играть важную роль в решении этих проблем на фоне значительных экономических событий, происходящих в Азии и в других странах и регионах мира.

Вместе с тем, хотя результат и заслуживает внимания, сотрудничество в этих трех секторах столкнулось с рядом ключевых трансграничных ограничений в рамках стран, входящих в СААРК. К тому же расширение возможностей для экономических связей и сотрудничества в этом субрегионе стало постепенно снижать свои темпы, в связи с чем в 2014 г. Мальдивы и Шри-Ланка присоединились к партнерству SASEC, присоединится в 2016 г. и Мьянма в результате продолжающегося процесса укрепления экономических связей между Южной и Юго-Восточной Азией.

В настоящее время SASEC развивается по плану, составленному на 2016-2025 гг. В частности, в приемлемых режимах обновляется и расширяется транспортная инфраструктура в целях устранения критических узких мест и поддержки в рабочем состоянии торговых путей. Реализуется стратегия SASEC по содействию торговле, которая включает в себя реформирование политики, правил и институтов в части модернизации таможни

в соответствии с передовой международной практикой, оценки стандартов и соответствия, а также принятию практических мер для трансграничных и транзитных транспортных перевозок.

Также SASEC работает над улучшением доступа к энергии и обеспечению энергетической безопасности в субрегионе, вследствие чего развивается важная энергетическая инфраструктура, продвигающая внутрирегиональную торговлю электроэнергией, что способствует снижению производственных затрат и зависимости от импорта, а также выработку экологически чистых энергоресурсов [7].

На наш взгляд, АБР взял за основу оптимизации своих методических подходов к совершенствованию концепции экономических коридоров проект по Бангладешу. Тем более что и сам Бангладеш, превысив порог дохода ниже среднего в 2015 г., стремится использовать экономические достижения, которые он получил за последние десятилетия, для целей достижения устойчивого роста экономики и среднего статуса по уровню доходов населения [8, 61].

Имеет место и развитие *экономического коридора Восточного побережья и промышленного коридора Визаг-Ченнаи (ЕСЕС)*. Этот экономический коридор является собой первый прибрежный коридор Индии и может служить примером комплексного подхода к региональному экономическому развитию. Ключевая идея коридора заключается в формировании промышленного порта на базе действующего порта, развитии вдоль восточного прибрежного пояса Индии в соответствии с целями инициативы Сагармала и интеграции промышленных кластеров Индии с производственно-сбытовыми цепочками, простирающимися до Юго-Восточной и Восточной Азии [9].

Возвращаясь к теме экономических коридоров для Южной Азии, можно проанализировать обобщенный взгляд специалистов АБР на проблемы субрегиона и предложения по организации совместных действий таких крупных стран, как Индия и

Бангладеш в целях раскрытия потенциала Южной Азии на пути экономического и социального прогресса. В принципе эти предложения могут быть актуальными и для целей развития экономических коридоров в Центральной Азии, и в частности – для исследуемого нами экономического коридора *Шымкент-Ташкент-Худжанд* (ЭКШТХ).

Представляют интерес в контексте интеграционного потенциала и возрастающая роль частного сектора в экономических коридорах.

Кроме того, развитие кластерного подхода имеет большое значение для того, чтобы сектор МСБ мог противостоять глобальным вызовам, и не только Индии с Бангладеш следует сосредоточить внимание на этом аспекте развития.

Таким образом, благодаря усилению региональной интеграции, бесперебойной связи и устранению узких мест Индия и Бангладеш могут стимулировать экономический рост всей Южной Азии. Развитие экономических коридоров и инвестиций частного сектора будет иметь большое значение для снижения уровня бедности в этом регионе, когда рабочие места и доходы приведут к повышению уровня жизни [10, 218-219].

Азиатское направление аналитического обзора подходов на основе концепта экономического коридора будет, на наш взгляд, неполным вне рассмотрения вопросов развития межгосударственного экономического коридора в стране с федеральной системой организации управления.

В частности, специалистами АБР подобные вопросы рассмотрены на примере развития «*Экономического региона Северного коридора*» (NCER) в Малайзии, который охватывает штаты Пенанг, Кедах, Перак и Перлис. Анализ показывает, что NCER может использовать основные и традиционно сильные стороны штата Пенанг - глобальную взаимосвязанность, зрелую бизнес-экосистему с сильным присутствием транснациональных корпораций и значительный кадровый резерв, - для того, чтобы компенсировать растущее

межрегиональное и городское развитие, а также разрыв в развитии сельских районов.

Несмотря на то обстоятельство, что еще слишком рано оценивать полный результат инициативы NCER, однако уже сегодня вырисовывается потенциальная проблема, возможная в будущем. Так, орган реализации Северного коридора - NCIA, отвечающий за реализацию проектов в NCER, не имеет статуса иметь официальные должности, закрепленные за должностными лицами по планированию из охватываемых штатов [11, 5].

Невозможно дать точную оценку результатов деятельности NCIA в регионе из-за неполноты данных и очевидного временного лага, связанного с материализацией ожидаемых результатов инвестиционных проектов. Тем не менее даже на этом этапе на первый план выходят два важных вывода.

*Первый вывод* заключается в том, что простое наличие критически важных компонентов, необходимых для успешного развития коридора - порта и аэропорта, логистической инфраструктуры и промышленных кластеров - не может гарантировать успех, если не будут предприняты запланированные усилия по их интеграции в единое целое для достижения ключевых целей развития региона.

*Второй вывод* заключается в недостаточности простого признания того факта, что только надгосударственный орган может эффективно контролировать комплексное развитие коридора. Все же необходимо должное внимание уделять его составу/структуре и полномочиям, чтобы он мог эффективно выполнять свои обязанности [11, 22-23].

Итак, международный опыт реализации концепции экономического коридора показывает, что использование полного потенциала различных внутренних регионов и поиск новых источников роста будет иметь решающее значение для того, чтобы начать и поддерживать более высокую траекторию роста, для чего необходимо иметь целостную стратегию развития, такую как развитие экономического коридора для стимулирования структурных трансформаций и регионально сбалансированного развития.

## Результаты

1) региональное сотрудничество и интеграция будет играть важную роль в решении многих проблем на фоне значительных экономических событий, происходящих в Азии и в других странах и регионах мира;

2) по мнению многих экспертов, реализация китайского варианта Нового шелкового пути выгодна для всех стран Евразийского континента;

3) развитие экономических коридоров и инвестиций частного сектора будет иметь большое значение для снижения уровня бедности в регионе, когда рабочие места и доходы приведут к повышению уровня жизни;

4) достаточно эффективные организационные начала в сотрудничестве позволяют решать не только чисто задачи экономического развития, но и широкий спектр задач развития и реализации инновационного потенциала приграничных районов;

5) представляет интерес в контексте интеграционного потенциала и возрастающая роль частного сектора в экономических коридорах;

6) развитие кластерного подхода в реализации концепции экономического коридора имеет большое значение для того, чтобы сектор малого и среднего бизнеса (МСБ) мог противостоять глобальным вызовам.

Помимо этого, необходимо обратить внимание и на следующие аспекты функционирования экономического коридора:

1) хотя результат функционирования экономического коридора и заслуживает внимания, все же сотрудничество в отдельных

секторах может привести к столкновению с рядом ключевых трансграничных ограничений в рамках стран, входящих в экономический коридор;

2) простое наличие критически важных компонентов, необходимых для успешного развития коридора не может гарантировать успех, если не будут предприняты запланированные усилия по их интеграции в единое целое для достижения ключевых целей развития региона;

3) в азиатской части Евразийского континента проблем неизмеримо больше в силу больших пространств со слабыми транспортными сетями и несопоставимости экономических уровней, а значит, и инвестиционных возможностей стран;

4) только надгосударственный орган может эффективно контролировать комплексное развитие коридора, однако необходимо уделять его составу/структуре и полномочиям.

## Выводы

В принципе вышеуказанные выводы могут быть актуальными и для целей развития экономических коридоров в Центральной Азии, в частности – для исследуемого нами экономического коридора *Шымкент-Ташкент-Худжанд* (ЭКШТХ).

В немалой степени эти выводы имеют актуальность и для процессов реализации концепта «экономический коридор» в других регионах и странах мира. Не являются исключением и *проекты экономических коридоров в Центральноазиатском субрегионе*, где этот подход находится пока в стадии своего становления.

## Список литературы

1. Намжилова В. Экономические коридоры на евразийском пространстве: инициативы Китая и мировой опыт // Россия и АТР. – 2018. – № 1. – С. 65-81.
2. Дорожная карта развития экономического коридора Шымкент-Ташкент- Худжанд. [Electronic resource] - URL: <https://www.adb.org/publications/road-map-shymkent-tashkent-khujand-corridor> (дата обращения: 10.06.2020).



3. China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, investment and Finance Landscape. [Electronic resource] - URL: [https://doi.org/10.1787/bus\\_fin\\_out-2018-6-en](https://doi.org/10.1787/bus_fin_out-2018-6-en) (дата обращения: 09.14.2021).
4. Базаров В.Б., Атанов А.А. Евразийские Центральноазиатские логистические проекты XXI столетия // Власть. - 2017. - № 8. - С. 137-142.
5. Assessment of Greater Mekong Subregion Economic Corridors: Integrative report. 10th economic corridors forum 13 December 2018. - Southeast Asia Department Asian Development Bank. - 2018. - 172 p.
6. Long Term Plan for China-Pakistan Economic Corridor (2017-2030). [Electronic resource] - URL: <http://www.cpec.gov.pk> (дата обращения: 09.15.2021).
7. South Asia Subregional Economic Cooperation operational plan 2016–2025. - Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank, 2016. - 45 p.
8. Connecting Bangladesh: Economic corridor network. ADB South Asia Working Paper Series. - Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank, 2016. - № 49. - 66 p.
9. Development of East Coast Economic Corridor and Vizag–Chennai Industrial Corridor: Critical Issues of Connectivity and Logistics. ADB South Asia Working Paper Series. - Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank, 2017. - № 50. - 47 p.
10. Prabir De and Kavita Iyengar. Developing economic corridors in South Asia. - Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank, 2014. - 258 p. (Retrieved 10 October 2021).
11. Athukorala P–Ch., Narayanan S. (2017) Economic Corridors and Regional Development: The Malaysian Experience. [Electronic resource] - URL: <https://www.adb.org> (дата обращения: 10.06.2020).

**Г.Т. Садыкова, У.Ж. Шалболова**

*Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Нұр-Сұлтан, Қазақстан*

### **Интеграциялық үдерістердегі экономикалық дәліз концепциясын іске асырудың халықаралық тәжірибесі**

**Аннотация.** Осы уақытқа дейін Экономикалық дәліз категориясы мәнінің бір мәнді анықтамасы жоқ және экономикалық дәлізді дамытудың мақсаттық, басқа сұрақтарын негіздеуге теория-әдіснамалық және әдістемелік көзқарастардың толықтығы туралы пікір-талас орын алуда.

Авторлардың пікірінше, әлемнің әр түрлі елдерінің «Экономикалық дәліз» концепциясының тетіктері мен құралдарын пайдаланудың тәжірибесін конструктивті талдау либералдық тәртіптегі халықаралық интеграцияның осы әрекеті нысанын анықтауға мүмкіндік береді.

Мақалада әлем елдерінің тәжірибесіне, атап айтқанда, интеграциялық үдерістердегі Экономикалық дәліз концепциясын жүзеге асырудың Батыс еуропалық үлгілері, Африка мен Азиялық үлгілеріне талдау жасалған және де халықаралық тәжірибе, осы аумақтық ынтымақтастық пен бірлестіктің болашақта экономикалық және әлеуметтік сипаттағы көптеген мәселелерді шешуде маңызды рөл атқаратындығын көрсетеді.

Одан басқа осы мақалада зерттеу нәтижесі бойынша авторлардың белгілі қорытындылары келтірілген. Бұл қорытындылар «Экономикалық дәліз» концептінің әлем аумақтарының басқа аумақтары мен елдерінде жүзеге асыру үдерістері үшін де едәуір дәрежеде өзекті болады. Олар әлі өзінің құрылу сатысында тұрған Орталық Азия субаумағындағындағы Экономикалық дәліздердің жобалары, жекелеп алғанда – Шымкент-Ташкент-Худжанд (ЭКШТХ) экономикалық дәлізі үшін де өзекті болмақ.

**Түйін сөздер:** экономикалық дәліз, іске асыру концепциясы, аймақтық дәліз, инновациялық дәліз, халықаралық тәжірибе, мемлекетаралық интеграция, интеграциялық үдерістер.

**G.T. Sadykova, U.Zh. Shalbolova**

*L.N. Gumilyov Eurasian National University, Nur-Sultan, Kazakhstan*

### **International experience of the Economic Corridor concept implementation in integration processes**

**Abstract.** Up to the present, there is no unambiguous definition of the essence of the Economic Corridor category and there are discussions about the completeness of the theoretical and methodological base and methodological approaches in the feasibility of target and other issues of the Economic Corridor development.

In the opinion of the authors, constructive analysis of various countries' experience in using the mechanisms and tools of the «Economic Corridor» concept will make it possible to provide a definition to this effective form of interstate integration of the liberal order.

The article analyzes the countries' experiences, the European, the African, and the Asian models of the Economic Corridor concept implementation in integration processes, and international experience shows that regional cooperation and integration will play an important role in solving many economic and social problems.

In addition, this article provides certain conclusions of the authors based on the study results. To a large extent, these conclusions are relevant to the implementation of the «Economic Corridor» concept in other regions and countries. Projects of economic corridors in the Central Asian subregion are no exception, particularly for the Shymkent-Tashkent-Khujand Economic Corridor (STKEC), where this approach is still at its initial stage.

**Keywords:** economic corridor, concept of implementation, regional corridor, innovational corridor, international experience, interstate integration, integration processes.

## References

1. Namzhilova V. Ekonomicheskiye koridory na evraziyskom prostranstve: initsiativy Kitaya i mirovoy opyt [Economic corridors on the Eurasian space: China's initiative and international experience], 1, 65-81 (2018). [in Russian]
2. A Road Map for Shymkent–Tashkent–Khujand Economic Corridor Development. [Electronic resource] – Available at: <https://www.adb.org/publications/road-map-shymkent-tashkent-khujand-corridor> (Accessed: 10.06.2020).
3. China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, investment and Finance Landscape. [Electronic resource] - Available at: [https://doi.org/10.1787/bus\\_fin\\_out-2018-6-en](https://doi.org/10.1787/bus_fin_out-2018-6-en) (Accessed: 09.14.2021).
4. Bazarov V.B., Atanov A.A. Evraziyskiye Tsentralnoaziatskiye logisticheskiye proyekty XXI stoletiya [Eurasian Central Asian logistic projects of XXI century], 8, 137-142 (2017). [in Russian]
5. ADB. Assessment of Greater Mekong Subregion Economic Corridors: Integrative report. 10th economic corridors forum 13 December 2018, Southeast Asia Department Asian Development Bank, 172 (2018).
6. Long Term Plan for China-Pakistan Economic Corridor (2017-2030). [Electronic resource] - Available at: <http://www.cpec.gov.pk> (Accessed: 09.15.2021).
7. South Asia Subregional Economic Cooperation operational plan 2016–2025, Asian Development Bank, 45 (2016).
8. Connecting Bangladesh: Economic corridor network, ADB South Asia Working Paper Series, 49, 66 (2016).
9. Development of East Coast Economic Corridor and Vizag–Chennai Industrial Corridor: Critical Issues of Connectivity and Logistics. ADB South Asia Working Paper Series, 50, 47 (2017).
10. Prabir De and Kavita Iyengar. Developing economic corridors in South Asia, Asian Development Bank, 258 (2014). (Retrieved 10 October 2021).
11. Athukorala P–Ch., Narayanan S. (2017) Economic Corridors and Regional Development: The Malaysian Experience. [Electronic resource] - Available at: <https://www.adb.org> (Accessed: 10.06.2020).

### Сведения об авторах:

**Садыкова Г.Т.** – автор для корреспонденции, докторант 2 курса специальности «8D04106 – «Аналитическая экономика», Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева, Нур-Султан, Казахстан.

**Шалболова У.Ж.** – доктор экономических наук, профессор кафедры «Экономика и предпринимательство», Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева, Нур-Султан, Казахстан.

**Sadykova G.T.** – Corresponding author, The 2nd year Ph.D. student in Analytical Economics, Economics and Entrepreneurship Department, L.N.Gumilyov Eurasian National University, Nur-Sultan, Kazakhstan.

**Shalbolova U.Zh.** – Doctor of Economic Sciences, Professor Economics, and Entrepreneurship Department, L.N. Gumilyov Eurasian National University, Nur-Sultan, Kazakhstan.