

В.Аватков, Е.Бронская

**АНТРОПОЛОГИЯ ЦЕНТРАЛЬНО-АЗИАТСКОГО РЕГИОНА
В КОНТЕКСТЕ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ**

DOI: 10.20542/2073-4786-2024-3-180-193

Аватков Владимир Алексеевич, доктор политических наук, Институт научной информации по общественным наукам РАН (ИНИОН РАН) (РФ, г. Москва), заведующий Отделом Ближнего и Постсоветского Востока.

Бронская Екатерина Владиславовна, Центр востоковедных исследований и межкультурных коммуникаций (РФ, г. Москва), младший научный сотрудник.

Статья поступила в редакцию 26.08.2024. Одобрена после рецензирования 25.09.2024. Принята к публикации 02.10.2024.

Аннотация: Одним из новых и перспективных направлений в изучении международных отношений и мировой политики является антропология. Антропология МО, опираясь на историю и науки, изучающие поведение социального организма, представляет возможность исследователям и практикам понять расположение социального субъекта в социальном пространстве, а также его социальную витальность, что облегчает рассмотрение системы международных отношений и поведения ее элементов. Антропологический анализ в МО подлежит конкретизации на сферы, что было сделано в написанной статье. В работе рассматривается положение Центрально-Азиатского региона в системе политических интеракций на основании геоэкономического подхода. Для более предметного анализа были выбраны транспортные коммуникации как элемент пространственного анализа. Центральная Азия в рамках антропологического подхода предстает перед исследователями как субъект, имеющий пространственную силу, основанную на транзитном потенциале территорий, в глобальном сообществе.

Ключевые слова: антропология международных отношений, антропология региона, транспортные коммуникации, пространство, Центральная Азия, транзитность, пространственная сила.

ANTHROPOLOGY OF THE CENTRAL ASIAN REGION IN THE
CONTEXT OF TRANSPORT COMMUNICATIONS

Vladimir A. Avatkov, Dr. Sci. (Political Sciences), INION RAS (Moscow, Russian Federation), Head of Department of the Middle and Post-Soviet East Studies.

Ekaterina V. Bronskaya, Centre for Oriental Studies and Intercultural Communications (Moscow, Russian Federation), Junior Research Fellow.

Received 26.08.2024. Revised 25.09.2024. Accepted 02.10.2024.

Summary: One of the new and promising directions in the study of international relations and world politics is anthropology. The anthropology of international relations, based on the history and sciences studying the behavior of a social organism, provides an opportunity for researchers and practitioners to understand the location of a social subject in a social space, as well as its social viability, which facilitates the consideration of the system of international relations and the behavior of its elements. The anthropological analysis of international relations is subject to specification by spheres, which was done in the article. The article examines the position of the Central Asian region in the system of political interactions based on the geo-economic approach. For a more substantive analysis, transport communications were chosen as an element of spatial analysis. Within the framework of the anthropological approach, Central Asia appears to researchers as a subject with spatial power based on the transit potential of territories in the global community.

Keywords: anthropology of international relations, anthropology of the region, transport, space, Central Asia, transitivity, spatial force.

Введение

Феноменология Центральной Азии в мировых политических процессах изучается российскими и зарубежными учеными на протяжении многих лет [1; 2; 3]. Состав региона (Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Таджикистан, Кыргызстан) и особенности территории – наличие выхода к Каспийскому морю и прикаспийским зонам, запасы важных стратегических ресурсов, существование на геополитической границе цивилизаций Европы и Азии – объясняют, почему Центрально-Азиатский регион выступает объектом особых интересов акторов мировой политики и является одним из центров геополитической борьбы.

Вместе с тем феномен Центральной Азии как субъекта мировой политики представляет собой относительно новое явление. Возникновение

пространства как элемента Постсоветского Востока и его регионализация в процессе глобальной динамики международных отношений свидетельствуют о необходимости рассмотрения региона как самостоятельного субъекта международных отношений, а в связи с мультиаспектностью мировой политики рассмотрение региона возможно различными способами и с разных углов обозрения.

Одним из подходов к изучению региона является анализ его поведения [4] на международной арене, который результируется в составлении его портрета. В современной социогуманитарной науке понятие «портрет» ассоциируется с личностью, а в политологии чаще используется в процессе анализа деятельности конкретных политиков. По нашему мнению, данный факт свидетельствует о наличии определенных ограничений в понимании субъекта политического поведения в политической науке, так как поведенческие паттерны присущи субъектам социальной жизни различного масштаба – от отдельной личности до межгосударственной социальной группы (региона в мировой политике).

Тем не менее с недавнего времени ученые стали рассматривать феномен глобального субъектного взаимодействия на уровне мировой политики, что указывает на тенденцию к переосмыслению международной жизни и переходу к новому виду аналитики. Появление научных работ, посвященных антропологии международных отношений [5] и страновому лидерству [6], а также выделение такого научного направления, как «субъектология» [7], свидетельствуют об интересе ученых к осмыслению международных политических интеракций с точки зрения социума, подвергающегося внутренним изменениям, и стремлении применить в социогуманитарных науках дискретный формат изучения действующих лиц, позволяющий более четко определить его свойства, характеристики и поведенческие паттерны. Социетальные основы международных отношений как феномена взаимодействия социальных субъектов, носящего совокупный характер [8], в современной политологии позволяют разрабатывать такие научные направления, как антропология, социология и психология мировой политики.

Изучение Центрально-Азиатского региона в рамках обозначенных направлений представляется интересным, нетривиальным и новым. В нашей работе представлен антропологический подход к рассмотрению мировых политических процессов (а именно – социально-антропологический в связи с изучением акторов международных отношений как социальных субъектов глобального сообщества по аналогии с изучением человека как элемента социальной группы) исходя из задач детальной проработки данного направления и его апробация на конкретном примере. Ввиду обширности антропологии как направления мысли в качестве аспектов международных отношений были выбраны транспорт и пространство.

Причина, по которой была выбрана данная тема, синергетична – она включает в себя новизну региона в глобальном сообществе и новизну данного теоретического направления в политической науке.

Антропологический анализ международных отношений

Современное антропологическое знание о международных отношениях в связи с его новизной окончательно еще не сформировалось в качестве самостоятельного научного направления. Методологию, на которой основывается направление, выделить также трудно. Несмотря на это, в основополагающей работе «Антропология международных отношений», написанной Э.Баталовым, были выделены столпы, на которые можно опираться при разработке методологической базы направления, – история и психология [5]. По мнению ученого, превалирование и доминирование вопросов национальных интересов, безопасности, геополитики, глобализации элиминирует присутствие социального субъекта международных отношений – индивида. Аналитика его состояния включает в себя психологические, физические, социо-антропологические факторы [9], влияющие на его поведение.

Международные отношения выступают феноменом социальным [5]. В социогуманитарных науках выделяют индивидуальный и совокупный социальный субъект, где индивидуальным является личность, а совокупным – социальные группы различных масштабов [8]. В связи с этим необходимо отметить, что антропологическая аналитика международных отношений представляется неполной без рассмотрения субъектности социальных групп и при сужении понятия субъекта до отдельного индивида.

Антропология международных отношений выстраивается на основе анализа поведения акторов, исходя из повторяемости паттернов поведения, а также его особенностей в контексте способа существования, проверенного исторически. Рассмотрение личности, народа, государства, региона, международной организации и других акторов международных отношений через призму антропологического подхода позволяет раскрыть особенности мировых политических процессов с точки зрения образования форм жизнедеятельности субъектов, чья жизнеспособность определяется возможностью существовать и развиваться на глобальном уровне отношений.

Таким образом, антропологический анализ международных отношений основывается на принципах рассмотрения субъектности в единичной и групповой ипостасях и их поведения в мировых процессах, а также синергии времени и пространства в мегасоциентальности, которые образуют ядро научного направления.

Антропология субъекта: Регион

Регион как субъект мирового взаимодействия представляет собой уникальное явление. Само понимание региона вариативно и в рамках социогуманитарных наук меняется в зависимости от научного направления. Исходя из проведенных и проводимых исследований, регион может одновременно являться и социальной группой с общей идентичностью и историко-культурным развитием, и единой административно-территориальной единицей, и территориально-политической системой, обеспечивающей самоорганизацию хозяйства. В контексте мирового социального пространства регион выступает частью «глобального социально-политического пространства, образованного на основе геополитического, экономического и социокультурного единства (единообразия)» [10].

Еще одной особенностью региона как элемента международной системы выступает его межгосударственность: регион представляет собой образование, состоящее из нескольких государств. Возникновение регионального образования нередко закрепляется и подтверждается созданием региональной международной организации (Содружество Независимых Государств, Европейский Союз, Ассоциация государств Юго-Восточной Азии, Африканский Союз и др.) или совместным и согласованным участием в международных проектах.

В глобальном взаимодействии регион (в частности, в деглобализационную эпоху международных отношений [11]) демонстрирует субъектность в мировой политике. Возникновение регионального уровня международных отношений объясняется существованием определенных частных закономерностей на уровне подсистем, которые проявляются в специфике организации жизнедеятельности, а также частичной автономией интеракционных процессов между странами – участницами объединения относительно глобального сообщества.

Обособленность регионов как субъектов международных отношений подтверждается структурным преобразованием мирового сообщества, при котором происходит а) адаптация мировых проблем под конкретный регион и б) формирование глобальной повестки под влиянием региона(ов) [12]. Появление структуры указывает на наличие в международных отношениях и в мировой политике социальных субъектов и социальной основы; при рассмотрении мировой арены как социального образования представляется возможным также изучать регион как элемент мегасоциальной группы, находящийся во взаимном влиянии с сообществом. Регион представляется субъектом (социальной частью, элементом мирового сообщества) международных отношений, в связи с чем изучение положения региона можно подвергать антропологическому осмыслению.

Регион как субъект мирового сообщества выступает совокупным элементом, подразумевающим наличие внутренней компонентной структуры.

Процессом образования региона в качестве субъекта выступает социальное конструирование, выражающееся в создании странами общих материальных и символических миров и сопровождающееся образованием региональной идентичности и пространственных границ [13]. Качественное наполнение внутренних компонентов региона является выражением его витальности как социального субъекта [14].

Витальность (или жизнеспособность) субъекта в социальном мире мировой политики проявляется на уровне его внутреннего социального, экономического и культурного развития, а также статусно-ролевого положения субъекта в заданной системе общественных координат. Внутренняя витальность является способом достижения политических целей, при котором внутреннее состояние – экономические, социальные и культурные достижения общества – экстраполируется на взаимодействие с пространством (в международных отношениях под внешним пространством понимается глобальное поле взаимодействия, которое в современном мире носит общепланетарный характер).

Несмотря на это, отсутствие внутренней витальности не является гарантом проигрыша в системе мировых социальных связей: при отсутствии качественного внутреннего развития и ограниченности ресурсов превалирующим методом продвижения становится именно политическое участие субъекта в рамках реализации статусно-ролевой организации глобального социума.

Регион как социальный субъект имеет витальность, складывающуюся на основании синтеза субъектного состояния входящих в него стран. Региональная витальность выступает общим знаменателем процессов на пространстве, которое образуется территориями государств – членов регионального образования, и является общей для всех участвующих стран. Витальное наполнение региона является свидетельством наличия общих признаков жизнеспособности стран-участниц, находящихся в общем пространстве, заполненном едиными материальными и символическими конструкциями.

Антропологическое осмысление региона в международных отношениях выстраивается на основании его совокупной объемной субъектности, чье витальное наполнение исходит из общих особенностей социальной, экономической, культурной и политической специфики стран – членов региона. Статусно-ролевое положение региона как элемента международной социальной группы находится во взаимной зависимости с его внутренним состоянием: благодаря социально-экономическим и культурным успехам субъект может получить продвижение в глобальном мегасоциуме и, наоборот, – грамотное выстраивание межсубъектных связей позволяет обогатиться внутренне.

Возможность применения социально-антропологического подхода к международному региональному образованию обусловлена выделением

регионального уровня мировой политики, причинами образования которого является появление статуса элемента международных отношений, преломляющего в определенной степени и в пространстве мировые политические процессы.

Несмотря на возможность оценки состояния субъекта как элемента в рамках системы международных отношений, антропология в качестве методологии анализа выступает весьма масштабным методом в сфере международных отношений. Описание существования социального субъекта в связи со сложностью международных отношений как области коммуникаций для получения конкретного результата, отвечающего аспектам международной жизни, необходимо дифференцировать по сферам.

Транспортная отрасль в международных отношениях и в антропологическом анализе международных отношений

Одной из сфер, на основании которой возможно антропологическое понимание субъекта международной жизни, является транспорт. Феномен транспортной отрасли традиционно выступает мультипарадигмальным предметом рассмотрения ввиду того, что транспорт является элементом сразу нескольких сфер жизнедеятельности – экономической, политической, социальной и культурной [15]. Транспортная отрасль выступает одновременно и продуктом, возникшим в ходе развития цивилизации, и инструментом цивилизационного развития в процессе пространственно-территориальной связанности местностей.

В международных отношениях по указанной выше причине транспортный вопрос относится к геополитике [16]. В связи с конкурентным фоном международных отношений, где у акторов присутствуют свои интересы, транспорт в мировой политике выступает инструментом, используя который, субъект посредством налаживания коммуникаций имеет возможность распространять свое влияние, в том числе организацию единого политического пространства [17], состоящего из интеграции экономической, правовой, социальной и, нередко, культурной сфер. Так, в мировой политике транспортная отрасль, ввиду взаимосвязанности с пространственно-территориальным аспектом, а также наличием проективных начал актуального цивилизационного развития, выступает средством пространственного расширения и распространения влияния государства.

В контексте осуществления антропологического анализа международных отношений изучение внешнеполитической транспортной стратегии субъекта международных отношений (например, повторяемость решений при осуществлении внешнеполитической транспортной стратегии, торговых связей и др.) может позволить исследователям понять поведение субъекта мировой политики в рамках решения пространственного вопроса. Рассмотрение транспортной отрасли как поведенческого базиса в

международных отношениях позволяет определить сложившихся пространственных партнеров, привычные уровни пространственного нахождения субъекта [18], статус и роль игроков в управлении пространственным ресурсом.

Пространственность и транспортные коммуникации Центральной Азии

Рассмотрение транспортных коммуникаций Центрально-Азиатского региона невозможно без анализа его политико-географического положения. Центрально-Азиатский регион состоит из пяти стран – Республики Казахстан, Киргизской Республики, Республики Узбекистан, Республики Туркменистан и Республики Таджикистан. Географическими границами региона являются окраины степной полосы Казахстана (с севера), Хорасанские горы (с юга), Каспийское море (с запада), горная система Джунгарского Алатау Тянь-Шаня (с востока) [19]. Восприятие региона в международном сообществе определяется, в частности, наличием географических объектов, фрагментирующих и разделяющих пространство, в связи чем представляется возможным говорить об особом значении географического фактора в образовании региона.

Сущность пространственного положения Центрально-Азиатского региона также подтверждается политически – данный субъект находится «на стыке» двух цивилизаций, двух миров – Европы (западная часть Российской Федерации) и Азии (Китайская Народная Республика), имеет границу с северной (Российская Федерация) и южной (Исламская Республика Пакистан, Исламская Республика Афганистан, Исламская Республики Иран) частями Евразийского континента.

Территории Центральной Азии при осуществлении пространственного управления в связи со срединностью своего положения могут выступать ядром, сквозь которое возможно быстрее осуществлять процесс коммуникации (в соответствии с геометрическими постулатами прохождения прямой). Подобное детерминированное территориальное положение Центральной Азии, выделенное географически, обуславливает субъектизацию региона на основании пространственного ресурса также и на международной арене.

Расположение в центре континента способствует вовлечению региона в коммуникации между сторонами. Исходя из вышесказанного, одним из показателей пространственного управления выступают транспортные отношения. Историческим примером включения Центральной Азии в евразийскую коммуникацию выступает участие в трансконтинентальном транспортном проекте Великого Шелкового пути в доиндустриальную эпоху [20]. Центрально-Азиатский регион был вовлечен в торговую континентальную сеть в связи с нахождением на пути к конечной цели – Европе.

На современном этапе международных отношений регион Центральной Азии продолжает участвовать в решении трансконтинентальных логистических задач в рамках проекта «Один пояс – один путь» (ОПОП), сохраняя свой транзитный потенциал, в том числе в межцивилизационных коммуникациях [21]. В рамках возрождения Великого Шелкового пути (еще до выдвижения Китаем общей инициативы ОПОП) страны региона Центральной Азии (Кыргызстан и Узбекистан) примкнули к проекту международного транспортного коридора ТРАСЕКА, целью которого является соединение политико-логистических центров – Азии, Кавказа и Европы [22]. Позднее к проекту присоединились Казахстан, Таджикистан и Туркменистан, полностью задействовав пространство региона в транспортной идее.

Проект ТРАСЕКА делится на Средний (Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТК)) и Южный коридоры, где первый, проходящий через Казахстан, является наиболее эффективным маршрутом ввиду наличия развитой железнодорожной инфраструктуры на территории страны. Несмотря на конкурентный подтекст маршрутов в рамках региона, возникающий на основании политической конъюнктуры (ТМТК – инициатива США, ТРАСЕКА – инициатива ЕС) [23], оба коридора поддерживаются программой Центральноазиатского Регионального Экономического Сотрудничества (ЦАРЭК) и Азиатским банком развития, что указывает на стратегическую значимость участия указанных стран в проектах для региона в целом [24].

Другим проектом, в котором участвуют страны Центральной Азии, является международный транспортный коридор «Север–Юг», где политико-логистическими центрами выступают Россия, Иран и Индия. Основопологающей идеей создания этого международного транспортного маршрута является восстановление существовавшей ранее связности северной и южной частей евразийского континента, обеспечивающей, в частности, стратегическое партнерство Российской Федерации, стран Персидского залива и Южной Азии [25]. Роль стран Центрально-Азиатского региона (Казахстана и Туркменистана) состоит в обеспечении одной из логистических вариаций маршрута, проходящего по портам восточного берега Каспийского моря – Восточного коридора.

Примечательным является факт логистического пересечения проектов ТРАСЕКА и «Север–Юг», проходящих по одному географическому объекту – Каспийскому морю. В обеспечении функционирования маршрутов задействованы одни и те же пункты пропуска – порты, что указывает на возможность образования логистического хаба в пространстве Центрально-Азиатского региона.

Эта возможность подтверждается реорганизацией международных транспортных маршрутов в 2022 г., когда произошло увеличение грузоперевозок по маршрутам, проходящим по территории Казахстана [26]. В

дополнение к этому названные маршруты входят в Евразийский транспортный каркас, являясь частью опорной континентальной транспортной сети [27].

Другим показателем потенциала пространственной значимости Центрально-Азиатского региона выступает инициатива создания Южного транспортного коридора, проходящего по территориям Кыргызстана, Узбекистана, Туркменистана, России и – в потенциале – Таджикистана. Проект был предложен российской стороной в связи с наличием пропускных проблем на казахско-киргизской границе [28], что указывает на значимость центральноазиатского пространства в контексте организации трансконтинентальных коммуникаций.

Статусно-ролевое положение и антропология Центральной Азии

Наличие трансконтинентальных транспортных маршрутов на территории стран Центральной Азии, несомненно, указывает на участие региона в континентальных коммуникациях. Вовлечение в страновые трансконтинентальные коммуникации носит исторический характер (примером является участие в Великом Шелковом пути), а в современном мире находит отражение в нескольких проектах, связывающих север и юг, запад и восток континента. В связи с положением региона в центре Евразии страны Центральной Азии имеют потенциал пространственной силы, реализация которого восходит к идее транзитности, обеспечивающей этим государствам роль логистического региона [29].

Вопрос об акторности региона в международных отношениях представляется двойственным. С одной стороны, Центральная Азия выступает объектом в рамках деятельности реальных акторов мировой политики (США, ЕС, России), благодаря чему стороны имеют возможность осуществлять коммуникацию сквозь пространство; с другой стороны, согласие сторон на участие в международных транспортных проектах указывает на субъектный потенциал региона в международных отношениях.

Акторный потенциал региона в международных отношениях стал проявляться недавно, а именно с 2022 г. – после реорганизации международных транспортных маршрутов. Заявление заместителя премьер-министра Казахстана С.Жумангарина о готовности Казахстана к роли логистического центра ЕАЭС, наращивание объема грузоперевозок по Транскаспийскому международному транспортному маршруту, а также наличие внутрирегиональной борьбы за транзитность между Казахстаном, с одной стороны, и Узбекистаном, Кыргызстаном, Туркменистаном и Таджикистаном, – с другой, демонстрирует переход в активную позицию стран Центральной Азии, ресурсом продвижения которых в глобальном сообществе является пространственно-территориальный фактор.

Одной из граней общей антропологии Центрально-Азиатского региона выступает значимость пространства в рамках обеспечения транзитности на Евразийском континенте. Доступность пространства региона обеспечивает связность континентальных территорий и единство континента. Антропологически Центральная Азия выступает объектом (или пассивным субъектом) в контексте межгосударственных мировых политических отношений, однако в последние годы наметилась тенденция к переходу центральноазиатских стран в активную позицию благодаря наличию потенциала логистического хаба регионального масштаба, что может способствовать и формированию их лидерского потенциала.

Выводы

Применение антропологического анализа в сфере мировой политики и международных отношений имеет нетривиальный и передовой характер, открывая перед исследователями новые методологические возможности. Антропологический анализ строится на исторической подтверждаемости и субъектном рассмотрении, включающем в себя основы психологии, социологии, географии, экономики и других научных направлений, способных определить свойства и характеристики субъекта в мировой политике. Антропологический анализ, применявшийся ранее исключительно на микросоциальных субъектах – людях, сегодня обретает новые масштабы и перспективы.

В международных отношениях одним из субъектов выступает регион, который можно подвергнуть антропологическому осмыслению. Регион выступает сложным субъектом ввиду наличия составных частей – государств. Антропологическое осмысление региона осуществляется в рамках анализа общего участия государств в международном сообществе. Сам процесс анализа ввиду многоаспектности субъекта международных отношений также проецируется на конкретные сферы мировой политики.

Транспортные отношения как один из аспектов международных отношений выступают элементом, на основании которого представляется возможным составить часть портрета рассматриваемого субъекта. Транспортная сфера в связи с ее значимостью – обеспечением перевозочных процессов – имеет корреляцию с фактором пространственного управления и общим распространением влияния в международных отношениях. Так, внешняя транспортная политика может указать на пространственный статус субъекта исходя из его решений в области международных транспортных коммуникаций.

Центрально-Азиатский регион в контексте транспортных коммуникаций представляет собой территорию, связывающую крайние точки континента (север – юг, запад – восток); регион выступает аналогом ядра, через который происходит коммуникация. Наличие в регионе стратегически-континентальных

международных транспортных артерий, ввиду его центрального расположения на Евразийском континенте, дает возможность странам Центральной Азии заявлять о своей конкурентноспособности и значимости в рамках глобального сообщества. Тем не менее продолжительное существование акторов в качестве объекта международных отношений на данном этапе результируется в конкуренцию за транзитно-логистический потенциал при обретении субъектных качеств стран внутри региона.

Таким образом, антропологический анализ Центральной Азии на основании транспортной сферы указывает на значимость пространственно-территориального управления для входящих в регион государств, которое часто является задачей регионального масштаба ввиду включения всех стран региона в трансконтинентальные транспортные проекты и наличия сотрудничества между ними. Пространственное управление для региона является исторически значимым действием, вовлекающим его в континентальные коммуникации, актуальность которых сохраняется в современных международных отношениях ввиду статичности географического аспекта.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Заславская Н. Г. 2018. Государства выбирают стратегию поведения // Вестник Санкт-Петербургского университета. Международные отношения. Т. 11. Вып. 3. С. 322–329.
2. Аватков В.А. 2022. Турция и Центральная Азия в период пандемии коронавируса // Мировая политика. № 2. С. 35-46.
3. Гарбузарова Е.Г. 2020. Центральная Азия в современных мирополитических процессах. М.: Аспект Пресс. 192 с.
4. Джуманиозов Х.С. 2022. Возможности государств Центральной Азии в системе международных геополитических отношений // Всемирный вестник социальных наук. № 9. С. 129–131.
5. Баталов Э.Я. 2018. Антропология международных отношений. М.: Аспект Пресс. 352 с.
6. Майорова М.А., Лебедева Е.И. 2022. Личностный и страновой факторы лидерства в международных отношениях: теоретические подходы // Известия Тульского государственного университета. Гуманитарные науки. №. 1. С. 22–34.
7. Берков В.Ф. 2020. Что такое субъектология? // Журнал Белорусского государственного университета. Социология = Journal of the Belarusian State University. Sociology. № 3. С. 83–88.
8. Яблокова Н.И. 2012. Социальный субъект в условиях глобализации // Гуманитарные и социальные науки. №. 3. С. 52–57.

9. Сигаури-Горский Е.Р. 2023. Некоторые теоретические основания антропологии международных отношений и антропологии международного права // Человек, интеллект, познание: Материалы XXI Международной конференции молодых ученых в области гуманитарных и социальных наук (отв. ред. В.В. Петров, А.С. Зайкова). Новосибирск: ИПЦ НГУ. С. 287–289.
10. Писарчик А.С. 2020. Геополитический регион как субъект международных отношений: теоретические основы // Философско-гуманитарные науки. Выпуск 19. Минск: РИВШ. С. 185–193.
11. Кротков В.О. 2022. Идентификация тенденций современных международных отношений: формирование новой субъектности // Постсоветский материк. № 2 (34). С. 12–20.
12. Воскресенский А.Д. 2012. Регионализация в современных международных отношениях // Восток. Афро-азиатские общества: история и современность. № 5. С. 5–16.
13. Головнева Е.В. 2015. Регион как социальный конструкт // Социум и власть. № 6 (56). С. 58–63.
14. Иванько Н.А. 2011. Витальность этнического в эпоху глобального // Вестник Московского городского педагогического университета. Серия: Философские науки. № 2. С. 52–62.
15. Баранова Ю.О. 2013. Экономико-философские аспекты транспорта // Вестник СПбГЭУ. № 1. С. 37–41.
16. Егоров В.Г. 2019. Геополитика транспорта: актуальное прочтение // Научно-аналитический журнал «Обозреватель-Observer». № 9 (356). С. 23–47.
17. Егоров В.Г. 2019. Геополитика транспорта. Концептуализация научного дискурса // Свободная мысль. № 6 (1678). С. 103–122.
18. Окунев И.Ю. 2019. География международных отношений: структура и элементы мирового политического пространства // Вестник Пермского университета. Серия: Политология. Т. 13. № 3. С. 5–16.
19. Толипов Ф. 2005. Центральная Азия как пространство, полития, народ и судьба // Центральная Азия и Кавказ. № 2 (38). С. 119–127.
20. Латов Ю.В. 2010. Великий шелковый путь – пролог мировой экономики и глобализации (к 2130-летию его «открытия») // Историко-экономические исследования. Т. 11. № 1. С. 123–140.
21. Гарбузарова Е.Г. 2019. Транспортно-коммуникационный потенциал Центральной Азии в фокусе интересов глобальных акторов // Восточная Аналитика. № 2. С. 35–42.
22. Абдуллаев К.Н. 2011. Международный транспортный коридор ТРАСЕКА: создание, реальность и перспективы // Т-Comm: Телекоммуникации и Транспорт. № S2. С. 45–48.
23. Волынский И.А., Карлина Е.П. 2019. Морская транспортно-логистическая инфраструктура Каспийского региона: проблемы и перспективы развития // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. № 3. С. 64–70.

24. Как конкурируют международные транспортные коридоры за развитие в Центральной Азии? // Asia-Plus. 25.12.2023. URL: <https://asiaplustj.info/news/centralasia/20231225/kak-konkuriruyut-mezhdunarodnie-transportnie-koridori-za-razvitie-v-tsentralnoi-azii> (дата обращения 13.09.2024).

25. Маркелов К.А. 2022. История и современность в развитии международного транспортного коридора «Север-Юг» // Каспийский регион: политика, экономика, культура. № 1 (70). С. 98–109.

26. У Казахстана есть шанс стать лидером региональной логистики // Freedom Broker. 21.06.2023. URL: <https://kapital.kz/experts/116746/u-kazakhstana-yest-shans-stat-liderom-regional-noy-logistiki.html> (дата обращения 13.09.2024).

27. Винокуров Е. (руководитель авторского коллектива), Амангельды С., Ахунбаев А., Забоев А., Кузнецов А., Малахов А. (2024) Евразийский транспортный каркас. Доклад 24/6. Алматы: Евразийский банк развития.

28. Кыргызстан, Узбекистан и Россия создают транспортный коридор в обход Казахстана // Asia-Plus. 11.11.2023. URL: <https://asiaplustj.info/ru/news/centralasia/20231111/kirgizstan-uzbekistan-i-rossiya-sozdayut-transportnii-koridor-v-obhod-kazahstana> (дата обращения 13.09.2024).

29. Хованский Д.П. 2022. Влияние потенциальных изменений в транспортных коридорах в Центральной Азии и Южном Кавказе на геополитическую ситуацию в Евразии // Материалы Молодежной секции «Примаковских чтений» «Глобальные проблемы постковидного мироустройства: новые вызовы и лидеры». С. 73–78. URL: <https://www.imemo.ru/files/File/ru/publ/2022/SMU-sbornik-PR2021-1.pdf> (дата обращения 13.09.2024).