

DOI 10.35775/PSI.2025.128.11.031

УДК 327

К.П. ПЕТРОВА

аспирант Севастопольского
государственного университета,
Россия, г. Севастополь
E-mail: katerina007ket@mail.ru

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ИНТЕРЕСЫ И ВОЗМОЖНОСТИ ТУРЦИИ В РАМКАХ ИНИЦИАТИВЫ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ»

В статье анализируются экономические интересы Турции и ее возможности в формирующейся системе евразийских транспортных и финансовых связей, возникающих в рамках инициативы «Один пояс, один путь». Цель исследования состоит в выявлении тех факторов, которые определяют характер участия Турции в развитии сухопутных и морских коммуникаций, а также в оценке влияния китайских инвестиций и трансграничных финансовых механизмов на динамику турецкой инфраструктурной модернизации. Выбор объекта исследования объясняется его значением для структуры евразийских маршрутов и многоуровневых хозяйственных связей, включающих транспортные, энергетические и финансовые направления. Методологическая база исследования включает системный подход и сочетает общенаучные методы анализа и синтеза с применением специализированных приемов исследования международной инфраструктуры и финансового сотрудничества. Проведенный анализ показал, что в евразийской логистической системе наиболее устойчивые позиции Турции формируются благодаря развитию железнодорожных линий, модернизации портов и использованию финансовых инструментов, связанных с расширением расчетов в юанях. В сочетании эти элементы определяют специфику участия Турции в инициативе «Один пояс, один путь» и создают условия для дальнейшего укрепления ее роли в международных экономических связях.

Ключевые слова: *Турция, Пояс и путь, транспортно-логистические маршруты, китайские инвестиции, евразийские связи, финансовые механизмы.*

История формирования евразийских транспортных и финансовых связей демонстрирует устойчивую тенденцию к объединению региональных инфраструктурных инициатив в крупные многоуровневые проекты. Появление китайской концепции «Один пояс, один путь» стало одним из наиболее масштабных процессов такого рода и стимулировало пересмотр стратегий развития во многих государствах, расположенных вдоль ключевых маршрутов. Турция оказалась среди стран, чье географическое положение и структура хозяйственных связей позволили ей участвовать в формировании новых логистических и энергетических цепочек, связывающих Восточную Азию и Европу.

На протяжении последнего десятилетия усилилась взаимосвязь между экономической политикой Турции и развитием инфраструктуры, направленной на расширение транзитных возможностей. Постепенно формировалась модель интеграции собственных проектов, включая идею Центрального коридора, с китайскими маршрутами, что открыло доступ к инвестиционным ресурсам и способствовало модернизации отдельных транспортных узлов. В те же годы эволюционировало и финансовое измерение сотрудничества: выросло число расчетных операций в юанях, расширилась деятельность китайских банков и предприятий, участвующих в строительстве крупных объектов.

Позиция Турции в региональных организациях, особенности ее отношений с НАТО, специфика взаимодействия с государствами Южного Кавказа и Центральной Азии – все эти элементы формируют условия, в которых развивается турецкое участие в проекте «Один пояс, один путь».

В результате возникает возможность проанализировать, каким образом совокупность геоэкономических факторов, транспортных коридоров и финансовых инструментов влияет на экономические интересы Турции и определяет потенциал ее участия в евразийских интеграционных процессах. Существенное значение здесь имеют подходы, рассматривающие трансформацию региональных маршрутов и перераспределение влияния между ключевыми центрами силы. Именно такую перспективу предлагают В.А. Аватков и А.И. Сбитнева, которые анализируют развитие коридоров турецкого влияния в Евразии и подчеркивают, что общая логика движения Турции к роли транзитного узла формировалась постепенно и опиралась на модернизацию железнодорожных линий, расширение портовой инфраструктуры и укрепление энергетических маршрутов [1. С. 6-20].

Современные маршруты китайской инициативы формировались вокруг стремления объединить несколько региональных подсистем в единое транспортно-экономическое пространство. Турция оказалась в зоне пересечения сухопутных и морских путей, связывающих Восточную Азию, Южный Кавказ, Ближний Восток и Европу. Турецкая инициатива «Центральный коридор» (Middle Corridor, MC), как и китайская BRI, базируется на идее возрождения древнего Шелкового пути и создания пояса экономического процветания в Евразии. Проект предусматривает развитие межрегиональной транспортной инфраструктуры, которая соединит Турцию, Грузию, Азербайджан, Туркменистан и Казахстан железными дорогами и паромной переправой на Каспийском море. Проблематика потенциала Транскаспийского международного транспортного маршрута, изученная З. Б. Агаевым, демонстрирует, что Каспийский регион превращается в ключевое направление формирования новых сухопутных маршрутов, связывающих Китай, Центральную Азию, Южный Кавказ и Турцию [2. С. 11-15].

Характер пространственных связей Турции во многом определяет ее экономические интересы. В тылу находится крупный азиатский рынок, к которому Турцию привязывает цепочка маршрутов через Каспийское море; в западном направлении – развитая сеть европейской торговли, обеспечивающая

устойчивый спрос на транзитные мощности. Участие Турции в ОПОП формирует возможность использовать эти связи как основу для расширения транспортных, энергетических и финансовых операций, что усиливает общую значимость ее географического положения.

При этом география определяет и пределы интеграции. Турция вынуждена учитывать конфигурацию маршрутов, проходящих через территорию государств, отношения с которыми не всегда отличаются стабильностью. Появление китайской инициативы совпало с этапом, когда Турция уже разрабатывала собственное видение развития транзитных связей через Анатолию. Проект Центрального коридора был направлен на создание маршрута Китай – Казахстан – Каспийское море – Азербайджан – Грузия – Турция – Европа. Инициатива возникла из стремления укрепить связь с Центральной Азией и уменьшить зависимость торговых потоков от альтернативных направлений. М.А. Дьяконова указывает на то, что взаимодействие Пекина и Анкары развивается в условиях нестабильной мировой системы, где растет значение гибких двусторонних форматов [5. С. 47-49].

На ранних этапах турецкая позиция формировалась под влиянием опасений усиления китайской активности в регионе, прежде всего в тех странах, которые традиционно рассматривались Турцией как близкие в историческом и культурном отношении. Этот фактор сочетался с влиянием союзнических обязательств в рамках НАТО и ограничивал темпы сближения с Пекином. Турция изначально рассматривалась как важный участник китайской инициативы «Один пояс, один путь». Ее географическое положение делало страну естественным мостом между Азией и Европой, а Анкара публично поддерживала проект. Однако спустя десять лет становится очевидно: Турция так и не смогла занять в нем заметное место.

Со временем совместная работа над инфраструктурными направлениями стимулировала переход от декларативного уровня взаимодействия к практической реализации проектов. Сотрудничество Турции и Китая в рамках ОПОП исследуется и в работе А.А. Галимуллиной и Г.А. Киньябаевой, где подчеркивается, что сближение транспортных инициатив стало возможным после преодоления политических и институциональных препятствий. Авторы обращают внимание на то, что Турция перешла от настороженного восприятия китайского проекта к его сопряжению со своим Центральным коридором [4. С. 9-12].

На этом фоне Центральный коридор стал рассматриваться как одно из направлений развития сухопутной части ОПОП, а Турция – как страна, способная предложить собственную модель формирования транзитной инфраструктуры. Такое сближение укрепило геоэкономические позиции Турции, предоставив ей доступ к инвестициям и повысив значимость турецких маршрутов в общей архитектуре евразийских путей.

Механизм интеграции Турции в ОПОП определяется не только хозяйственными интересами, но и более широким набором политических обстоятельств. Существенное значение имеет многослойность региональных связей Турции,

что заставляет учитывать позицию государств Южного Кавказа, Европы, Центральной Азии и Ближнего Востока.

Наряду с этим влияние оказывает структура международных институтов, в которых Турция участвует. Присутствие в евроатлантических организациях формирует требования к выстраиванию сотрудничества с азиатскими партнерами. В то же время участие в региональных форматах Евразии способствует укреплению сотрудничества с государствами, задействованными в китайских маршрутах. В результате складывается комплекс факторов, которые придают взаимодействию Турции и Китая многослойный характер и делают его зависимым от межгосударственных отношений в сопредельных регионах.

Указанные элементы демонстрируют, что включенность Турции в проект ОПОП формируется под воздействием набора геоэкономических, политических и институциональных условий. Это создает как благоприятные возможности для развития транспортной и энергетической инфраструктуры, так и ограничения, связанные с необходимостью учитывать баланс интересов нескольких групп государств.

Развитие транспортно-логистической инфраструктуры в Турции формировалось в условиях постепенного усложнения евразийских маршрутов, что придало особую значимость тем направлениям, которые соединяют Азию и Европу через пространство Южного Кавказа и Каспия. Железнодорожные линии, «связывающие Баку, Тбилиси и Карс, стали не только техническим элементом, но и механизмом перераспределения грузопотоков, поскольку позволили уменьшить нагрузку на традиционные северные маршруты и создать основу для альтернативного сухопутного сообщения» [8. С. 37].

С запуском линии Стамбул-Сиань проявилась возможность закрепить участие Турции в транзите продукции высокотехнологичных отраслей Китая: соединение крупных промышленных регионов Китая с европейскими рынками через анатолийскую территорию придало коридору устойчивый характер. А.А. Акаев и И.Ф. Кефели показывают, что проекты, ориентированные на формирование единой зоны взаимодействия государств Евразии, ведут к постепенному сближению национальных инфраструктурных инициатив [3. С. 10-25].

Эволюция турецких портов показывает, что морская логистика стала опорным направлением, влияющим на распределение торговых потоков в Восточном Средиземноморье. Закупка доли в терминале Кумпорт китайским консорциумом придала Средиземноморью значение транзитной площадки, где морские и сухопутные маршруты сопрягаются в единую транспортную сеть. Интерес к портам Мерсин, Чандарлы и Филиос отражает тенденцию к интеграции Турции в систему региональных морских операций. Здесь особенно заметно влияние международно-правового режима проливов: даже небольшие изменения в правилах прохода судов способны изменить структуру перевозок, что придает турецким портам стратегический характер и делает их одним из ключевых звеньев в распределении продукции, направляемой в страны Европейского союза и Северной Африки. Каспийское направление, исследованное М.О. Тураевой,

дополняет понимание роли Турции в евразийских коммуникациях, ведь транспортные линии Каспийского региона становятся все более разнообразными, а значит, их развитие создает пространство для укрепления турецких позиций [9. С. 63-72].

Энергетическая инфраструктура развивалась параллельно с транспортной, что привело к формированию особой конфигурации транзитных направлений. Трубопроводы, «пересекающие анатолийское пространство, укрепили зависимость европейских рынков от стабильности южных маршрутов, а развитие газохранилищ и модернизация электростанций расширили возможности Турции по переработке и накоплению ресурсов» [7. С. 206].

Появление новых месторождений в Черном море создало дополнительные стимулы для пересмотра энергетических стратегий: ресурсы, ранее полностью импортировавшиеся, постепенно заменяются собственными, что повышает значимость страны в долгосрочных энергетических соглашениях. На фоне этих процессов энергетические маршруты постепенно становятся неотъемлемым сегментом евразийских цепочек поставок.

Параллельно с изменениями в инфраструктуре происходило укрепление финансово-экономического сотрудничества с Китаем. Инвестиции в железные дороги, электростанции и портовые комплексы изменили характер промышленного развития в отдельных регионах Турции. Финансовые учреждения Китая последовательно наращивали участие в кредитовании инфраструктуры, что создало специфическую модель взаимодействия, где модернизация финансируется внешним капиталом, а внешняя зависимость компенсируется ростом пропускной способности логистических узлов. Однако к 2023 году китайские инвестиции в Турцию практически сошли на нет. По данным Центра политики глобального развития, доля страны в рамках инициативы составила лишь 1,3%. В то же время Саудовская Аравия, ОАЭ и Индонезия привлекли млрд, а Казахстан в начале 2025 года получил \$23 млрд новых вложений [6. С. 75-90].

Рассматриваемая экономическая модель стала двусторонним явлением: с одной стороны, инвестиции ускоряют обновление инфраструктуры; с другой – формируют долговременные обязательства, которые требуют тонкого расчета при разработке экономической политики.

Использование юаня в торговых операциях усиливает связь Турции с азиатскими рынками. Расширение трансграничных расчетов в юанях способствует перераспределению валютных потоков, снижая давление, возникающее при колебаниях курса национальной валюты. С ростом участия турецких банков в международных расчетных системах создается возможность объединения финансовых каналов с транспортными маршрутами, что придает экономическим связям более устойчивый характер. Отметим торговлю с государствами Центральной Азии и Каспийского региона, где расчеты в юанях постепенно становятся обычной практикой, особенно в операциях, связанных с поставками оборудования, машиностроительной продукции и сырья.

Участие турецкого бизнеса в транспортных и энергетических проектах усиливается по мере расширения маршрутов. Предприятия, работающие в сфере строительства, логистики и машиностроения, получают доступ к рынкам, ранее находившимся вне зоны устойчивого торгового обмена. Формирование кластеров, ориентированных на обслуживание международных транспортных линий, создает новые механизмы развития регионов Анатолии, которые традиционно имели более ограниченное участие во внешней торговле. Наконец, интеграционные процессы Турции, Китая и России в Центральной Азии, исследованные Р.Н. Шангараевым и А.С. Ивочкиной, позволяют включить турецкую активность в более широкую сеть взаимодействий трех государств. Авторы подчеркивают, что постепенное сближение стратегических интересов этих стран преобразует структуру регионального взаимодействия, что создает предпосылки для переосмысления экономической роли Турции в Евразии [10. С. 146-152].

Однако расширение сотрудничества требует учитывать риски. Интенсивное участие китайского капитала усиливает зависимость от внешних решений по финансированию и эксплуатации объектов. Дополнительные трудности создают различия в технических стандартах и требованиях регулирования, включая вопросы эксплуатации портов, электростанций и крупных инфраструктурных узлов.

Стратегическая перспектива участия Турции в инициативе «Один пояс, один путь» определяется сочетанием внутренних и внешних факторов. Интеграция Центрального коридора с китайскими маршрутами придает всей системе дополнительную вариативность: Турция получает возможность предлагать маршруты, которые обходят перегруженные направления и сокращают время доставки грузов. Расширение портовой инфраструктуры и модернизация железнодорожной сети создают новые точки роста, а развитие энергетических объектов способно перераспределить баланс влияния на рынке ресурсов.

Некоторые ограничения будут сохраняться и в дальнейшем.

Таким образом, политическая динамика в странах Южного Кавказа, особенности отношений Турции с военно-политическими союзами и необходимость согласования проектов с инфраструктурными планами соседних государств остаются значимыми факторами. Одновременно растет потребность в технологическом обновлении и стандартизации отдельных участков транспортных линий, что требует значительных вложений.

В совокупности эти процессы показывают, что участие Турции в инициативе «Один пояс, один путь» выходит за пределы простого подключения к транспортной сети. Оно влияет на изменение экономической структуры, перераспределение финансовых потоков, развитие внутренней промышленности и корректировку региональной политики. В долгосрочной перспективе Турция способна усилить свои позиции в евразийской логистике, однако степень реализации этого потенциала будет зависеть от способности государства поддерживать устойчивость инфраструктуры, эффективно использовать механизмы

привлечения инвестиций и адаптироваться к меняющейся структуре международных экономических отношений.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. **Аватков В.А.** Коридоры турецкого влияния: евроазиатский путь Анкары / В.А. Аватков, А.И. Сбитнева // Геоэкономика энергетики. 2022. Т. 19. № 3.
2. **Агаев З.Б.** Развитие Транскаспийского международного транспортного маршрута как потенциал для диверсификации экономических связей в Евразии // Вестник Поволжского государственного университета сервиса. Серия: Экономика. 2025. Т. 21. № 2 (81).
3. **Акаев А.А.** Проекты и реалии формирования Большого евразийского пространства / А.А. Акаев, И.Ф. Кефели // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2024. Т. 18. № 2 (48).
4. **Галимуллина А.А.** Особенности сотрудничества Турции и Китая в рамках проекта «Один пояс – один путь» / А.А. Галимуллина, Г.А. Киньябаева // Россия и Китай: проблемы стратегического взаимодействия: сборник Восточного центра. 2024. № 27.
5. **Дьяконова М.А.** Некоторые аспекты двустороннего сотрудничества между Китаем и Турцией / Актуальные проблемы международных отношений в условиях формирования мультиполярного мира: сборник научных статей, Курск, 15 декабря 2023 года. Курск: ЗАО «Университетская книга», 2023.
6. **Интернационализация юаня в рамках инициативы «Пояс и Путь» / К.В. Бабаев, Е.Е. Сергиенко, Ц. Ван [и др.] // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. 2024. № 1.**
7. **Лю С.** Роль Причерноморского региона в китайской геоэкономической инициативе «Один пояс, один путь» // Вопросы истории. 2022. № 6-2.
8. **Мозлоев А.Т.** Китай и Турция в современных реалиях / А.Т. Мозлоев, А.К. Галимзянова // Восточный альманах: Сборник научных статей / Под общей редакцией М.Г. Троянского; научное редактирование А.А. Данельян; редакционная коллегия: А.Т. Мозлоев, А.К. Галимзянова; Дипломатическая академия МИД России. Том Выпуск VII. Москва: Общество с ограниченной ответственностью «Квант Медиа», 2023.
9. **Тураева М.О.** Транспортные коммуникации Каспийского региона в новых условиях // Государственная служба. 2023. Т. 25. № 4 (144).
10. **Шангараев Р.Н.** Интеграционные процессы России, Китая и Турции в Центральной Азии / Р.Н. Шангараев, А.С. Ивочкина // Социально-политические науки. 2025. Т. 15. № 2.

К.П. PETROVA

Graduate student, Sevastopol State
University, Sevastopol, Russia

ECONOMIC INTERESTS AND OPPORTUNITIES OF TURKEY WITHIN THE BELT AND ROAD INITIATIVE

The article examines Turkey's economic interests and its opportunities within the emerging system of Eurasian transport and financial networks formed under the Belt and Road Initiative. The purpose of the study is to identify the factors shaping Turkey's participation in the development of land and maritime routes, as well as to assess the influence of Chinese investments and cross-border financial instruments on the dynamics of Turkey's infrastructural modernization. The choice of research focus is determined by Turkey's position within Eurasian transit chains that integrate transport, energy and financial components. The methodological framework of the study relies on a systemic approach, combining general scientific methods of analysis and synthesis with specialized techniques used to explore international infrastructure and financial cooperation. The research demonstrates that Turkey's most stable positions within Eurasian logistics are formed through the expansion of railway corridors, modernization of port infrastructure and the growing use of financial instruments linked to yuan-denominated transactions. Together, these elements define Turkey's participation in the Belt and Road Initiative and create preconditions for strengthening its role within international economic relations.

Key words: Turkey, Belt and Road Initiative, transport and logistics routes, Chinese investments, Eurasian connectivity, financial instruments.