

УДК 327(73:5-13:4)

DOI: 10.31857/S2686673025030035

EDN: CKJZLR

## Экономический коридор «Индия – Ближний Восток – Европа»: интересы и возможности США

**О.А. Хлопов**

*Российский государственный гуманитарный университет.*

*Российская Федерация 123993, Москва, Миусская площадь, 6.*

РИНЦ: 890240

ORCID 0000-0002-5702-8288

e-mail: rggu2007@rambler.ru

---

**Резюме.** В последние годы усиливается соперничество между Соединёнными Штатами и Китаем. Растущее значение приобретают новые сферы противостояния, связанные с индустриально-технологической гонкой, в том числе в области международных транспортных коридоров и крупных инфраструктурных проектов.

Предложенная США и европейскими странами в 2023 году инициатива по созданию экономического транспортного коридора «Индия – Ближний Восток – Европа», ИБВЕ (ИМЕС) отражает стратегические интересы и противодействие растущему влиянию Китая и выступает в качестве альтернативы китайскому инфраструктурному проекту «Один пояс – один путь». США стремятся остаться ключевым игроком на Ближнем Востоке, создавая сеть союзов и альянсов со странами региона в сочетании с политической и финансовой поддержкой для развития транспортной инфраструктуры.

Автор приходит к выводу, что транспортный коридор ИБВЕ предусматривает интеграцию Индии, стран Ближнего Востока и Европы через увеличение объёмов торговли благодаря более простому перемещению товаров на границе и снижению общих торговых издержек. В то же время реализация этого проекта сталкивается с рядом проблем: нерешённость палестинской проблемы, нежелание стран Ближнего Востока ввязываться в китайско-американское соперничество. Успех транспортного коридора во многом будет зависеть от способности его участников справляться с разногласиями и ожиданиями, а также от поиска баланса между конкуренцией и сотрудничеством.

**Ключевые слова:** экономический коридор, ИБВЕ, «Один пояс – один путь», стратегическая конкуренция, международные рынки, Ближний Восток, США, КНР, ЕС, Индия, Россия.

**Для цитирования:** Хлопов О.А. Экономический коридор «Индия – Ближний Восток – Европа»: интересы и возможности США. *США & Канада: экономика, политика, культура.* 2025; 55(3): 34–45. DOI: 10.31857/S2686673025030035 EDN: CKJZLR

---

## The India – Middle East – Europe Economic Corridor: U.S. Interests and Opportunities

**Oleg A. Khlopov**

*Russian State University for the Humanities.*

*6, Miusskaya square, Moscow, 125993 Russian Federation.*

РИНЦ: 890240

ORCID 0000-0002-5702-8288

e-mail: rggu2007@rambler.ru

---

**Abstract.** In recent years, the rivalry between the United States and China has intensified. New areas of competition related to the industrial and technological race are becoming increasingly important, including in the field of international transport corridors and large infrastructure projects.

The initiative to create the India-Middle East-Europe Economic Transport Corridor (IMEC), proposed by the U.S. and European countries in 2023, reflects strategic interests and aims to counter the growing influence of China, and acts as an alternative to China's One Belt, One Road (BRI) infrastructure project.

The U.S. seeks to remain a key player in the Middle East not only through its military presence but also through diplomatic partnerships, creating a network of alliances in the region along with political and financial support for the development of transport infrastructure.

The author argues that IMEC envisages the integration of India, the Middle East, and Europe by increasing trade volumes through facilitating the movement of goods at the border and reducing overall trade costs. At the same time, the implementation of this project faces a number of problems, including the unresolved Palestinian issue, the armed conflict between Israel and Hamas, the reluctance of the Middle Eastern countries to become involved in the Sino-American rivalry. The success of IMEC will largely depend on the ability of its participants to cope with differences and expectations, as well as to find a balance between competition and cooperation.

**Keywords:** economic corridor, IMEC, One Belt, One Road, strategic competition, international markets, Middle East, USA, China, EU, India, Russia.

**For citation:** Khlopov, O.A. The India – Middle East – Europe Economic Corridor: U.S. Interests and Opportunities. *USA & Canada: Economics, Politics, Culture*. 2025; 55 (3): 34–45. DOI: 10.31857/S2686673025030035 EDN: CKJZLR

---

## ВВЕДЕНИЕ

Самым заметным событием саммита Группы двадцати (G20) или «большой двадцатки», который состоялся в индийском Нью-Дели в 2023 году, стало объявление о создании амбициозного проекта – экономического коридора «Индия – Ближний Восток – Европа», ИБВЕ (*The India – Middle East – Europe Economic Corridor, IMEC*). Соглашение, подписанное Индией, США, Объединёнными Арабскими Эмиратами, Саудовской Аравией, Францией, Германией, Италией и Европейским Союзом, устанавливает план по соединению ряда железнодорожных и судоходных линий, пролегающих от западного побережья Индии через ОАЭ, Саудовскую Аравию, Иорданию и Израиль в Европу.

Соглашение о создании проекта было достигнуто во многом благодаря дипломатическим усилиям администрации Дж. Байдена. Неслучайно ИБВЕ был анонсирован во время специального мероприятия на полях саммита «большой двадцатки», посвящённого Партнёрству по глобальной инфраструктуре и инвестициям (*Partnership for Global Infrastructure and Investment*), совместной инициативе с Группой семи (G7) по финансированию инфраструктурных проектов развивающихся стран, которая была предложена в 2022 году для объединения существующих инфраструктурных стратегий под патронажем США.

Согласно Меморандуму о взаимопонимании, опубликованному администрацией Дж. Байдена [1], ИБВЕ будет состоять из двух отдельных коридоров: восточного, который соединит Индию с Аравийским полуостровом, и северного, который соединит Аравийский полуостров с Европой.

Предполагается строительство железной дороги, которая обеспечит надёжную и экономически эффективную трансграничную транзитную сеть, дополнит существующие морские и автомобильные транспортные маршруты, позволит товарам и услугам передвигаться между Индией, ОАЭ, Саудовской Аравией, Иорданией, Израилем и Европой. Строительство включает также прокладку электрического кабеля, водородного трубопровода и высокоскоростного кабеля передачи данных.

Авторитетные источники проводят оценки стоимости инфраструктуры: ожидается, что страны-участницы заплатят около 20 млрд долл. на развитие экономического коридора [2]. По данным других источников, первая смета расходов на создание каждого из маршрутов составляет от 3 млрд до 8 млрд долл. [3]. Однако очевидно, что сейчас слишком рано определять точные цены. Коридор охватывает страны, которые в совокупности представляют почти 40% мирового населения и вносят примерно 50% мирового ВВП [4]. Этот маршрут, в частности, обходит перегруженный Суэцкий канал, который служит традиционной точкой торговли на Ближнем Востоке и вокруг него. В результате, по оценкам, товары могут доставляться в Европу из Мумбаи на 40% быстрее, по сравнению с маршрутом через Суэцкий канал, а это сокращает расходы на доставку, время, топливо и упрощает торговлю, одновременно повышая эффективность и создавая безопасность региональных цепочек поставок. Поскольку проект создан недавно, наблюдается существенный дефицит научных материалов по этому вопросу. Тем не менее анализ имеющихся публикаций, источников и экспертных оценок позволяет выделить три ключевых подхода к пониманию цели и задач проекта.

1. Проект является конкурентом китайской инициативе «Один пояс – один путь» (*Belt and Road Initiative*), в которой США, Индия и некоторые государства-члены ЕС не участвуют, и направлен на противодействие КНР в его амбициях по расширению влияния на Ближнем Востоке и в Европе [5], а также продолжает инициативы США, направленные на формирование различных коалиций и альянсов против экономической экспансии КНР [6].

2. ИБВЕ не является конкурентом инициативы Китая «Один пояс – один путь» и не направлен против КНР, а служит расширению экономического взаимодействия региональных игроков Ближнего Востока, Европы и Индии, которые заинтересованы развивать многосторонние связи [7]. Экономический коридор «Индия – Ближний Восток – Европа» свидетельствует о прочных исторических связях и развивающихся современных партнёрствах между этими регионами. Он обладает потенциалом для улучшения торговых сетей, создания рабочих мест, может сыграть решающую роль в продовольственной и энергетической безопасности для стран-участниц, способствует укреплению региональной стабильности и более тесным дипломатическим отношениям, формируя ландшафт международной торговли и развития. Коридор может служить проводником для культурного

обмена и взаимопонимания, а его успешная реализация, вероятно, будет способствовать поддержанию добрососедских отношений между вовлечёнными сторонами [8].

3. Реализация проекта имеет определённые объективные трудности геополитического и экономического характера, а сама идея транспортно-инфраструктурного коридора пока существует на бумаге, и потребуется значительное время для согласования и начала строительства конкретных проектов [9].

## **КООПЕРАЦИОННЫЙ И ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ ПРОЕКТ**

В ряде работ высказаны предположения, что проект необязательно может составить прямую конкуренцию китайской инициативе, и что эти два проекта могут существовать одновременно, поскольку они встречаются в стратегически важных логистических точках. У Пекина есть возможность улучшить свои логистические и технические связи, а также энергетические проекты, сосуществуя с такими государствами, как Турция и Иран. Это сотрудничество может принести пользу этим странам, чьи интересы в противном случае могли бы быть негативно затронуты проектом ИБВЕ.

С этой позиции, проект способствует расширению связей благодаря развитию инфраструктуры – портов, дорог и железных дорог, значительно облегчает торговлю, повышает её эффективность и усиливает взаимодействие между Индией и Европой за счёт сокращения времени транзита на 40% и снижения расходов на транзит на 30% [10]. Он направлен также на создание высокоскоростной цифровой сети для укрепления связи и внедрения устойчивой транспортной инфраструктуры. Кроме того, проект предоставит странам-участникам больший доступ к расширяющемуся индийскому рынку.

## **СДЕРЖИВАНИЕ КИТАЯ**

Противоположное мнение экспертов по вопросу значения проекта указывает на то, что он позволит ограничить влияние Китая как в Европе, так и на Ближнем Востоке, а саму инициативу по созданию транспортного коридора проекта следует рассматривать в контексте геостратегической и экономической конкуренции между США и Китаем. США опасаются влияния и амбиций Китая через его транспортный проект «Один пояс – один путь», обвиняют Китай в подрыве международных норм и ценностей и в достижении стратегических преимуществ за счёт своих партнёров [11].

Соперничество США и Китая сосредоточено на экономической конкуренции, переплетающейся с технологиями, национальной безопасностью и глобальным влиянием [Островский А., 2020].

В Стратегии национальной безопасности, опубликованной администрацией Дж. Байдена в октябре 2022 года, отмечается, что конкуренция между крупнейшими мировыми державами и общие угрозы, например, изменение климата, являются самыми важными проблемами, с которыми сталкиваются Соединённые

Штаты. США рассматривают Китай как единственного конкурента, который намерен изменить международный порядок и обладает экономической, дипломатической, военной и технологической мощью для достижения этой цели [12].

Несмотря на острую межпартийную борьбу между республиканцами и демократами и неустойчивое президентское руководство во время администрации Д. Трампа, и двухпартийный консенсус Конгресса, администрация Дж. Байдена рассматривала многочисленные вызовы со стороны Китая как представляющие общую экзистенциальную угрозу [Sutter G., 2022].

В докладе «Один пояс – один путь: последствия для Соединённых Штатов» Совета по международным отношениям американские эксперты предлагают, чтобы США, выдвинув собственную позитивную повестку дня, обратятся к своим сильным сторонам и скоординируют действия с союзниками и партнёрами. Если США не предложат эффективную альтернативу, Пекин может переориентировать глобальные торговые сети, установить технические стандарты, которые поставят в невыгодное положение некитайские компании, усилить своё политическое влияние на страны и приобрести возможности проецирования своей мощи [Hillman J., Sacks D., 2021].

В своём выступлении в 2022 году госсекретарь США Э. Блинкен изложил стратегию администрации Дж. Байдена в отношении Китая, в которой он отметил, что политика США будет «конкурентной, когда это должно быть, совместной, когда это возможно, и враждебной, когда это необходимо» [13].

В военном отношении стратегия США основана на укреплении отношений со своими партнёрами и союзниками. Вместо «гаранта безопасности» США теперь видят себя «интегратором безопасности», который стремится интегрировать союзников США «в рамки операций, мероприятий, инвестиций и инициатив, которые обеспечат достаточную региональную безопасность для защиты жизненно важных национальных интересов США» [14].

Стратегия «Поворот в Азию» («*Pivot to Asia*»), объявленная администрацией Б. Обамой в 2011 году, никогда не подразумевала уход вооружённых сил из Ближнего Востока. Сдвиг скорее заключался в тактике борьбы с терроризмом – от масштабного до ограниченного присутствия сил специального назначения с возможностями наносить удары с расстояния [Ashford, 2018]. США по-прежнему выделяют значительные ресурсы на Ближний Восток, и в регионе размещено более 40 тыс. военнослужащих для обеспечения безопасности [Jakobsen J., 2022]. Участие США в инициативе по созданию ИБВЕ укрепляет их позиции в регионе как глобального влиятельного игрока. Место «мягкой силы» постепенно занимают более сложные и комбинированные формы внешнеполитического влияния, сочетающие в себе культурно-гуманитарные, дипломатические, геоэкономические и силовые инструменты, важнейшим невоенным ресурсом остаются программы в сфере содействия международному развитию. Растущее значение приобретают новые пространства соперничества, связанные с индустриально-технологической гонкой, в том числе в области энергетики, климата и цепочек поставок [Сутырин В., 2023].

Именно такой подход, основанный на проецировании силы и влияния с помощью экономических средств, включающих инвестиции, экономическое взаимодействие со своими партнёрами и создание альянсов как средства для усиления своего присутствия и положения в регионе Ближнего Востока, является ключевой частью внешней политики США.

Другие аналитики, рассуждая о значении проекта, указывают на то, что одна из стратегических целей коридора – помочь Индии уйти от усилий Китая окружить Нью-Дели с помощью своей инфраструктурной инициативы «Один пояс – один путь» и создать большой проамериканский геэкономический альянс, простирающийся от ЕС через Саудовскую Аравию и ОАЭ вплоть до Индии и направленный на изоляцию Ирана [15].

С геополитической точки зрения, Индия выразила обеспокоенность относительно инициативы «Один пояс – один путь», в первую очередь, из-за включения в неё Китайско-пакистанского экономического коридора (КПЭК) из-за того, что он проходит через территорию, на которую претендует Индия, но которая находится под контролем Пакистана: такую ситуацию Индия рассматривает как нарушение своего суверенитета [16]. Пограничные столкновения между Индией и Китаем в последние годы, а также беспокойство по поводу растущего экономического влияния Китая и его стратегического присутствия в Южной Азии побудили индийских лидеров улучшать связи с Западом, особенно с Соединёнными Штатами. Индия является участником Четырёхстороннего диалога по безопасности (*Quadrilateral Security Dialogue – QUAD*) вместе с США, Японией и Австралией с момента его восстановления в 2017 году.

Нью-Дели разделяет восприятие Вашингтоном Пекина как растущей стратегической угрозы и будет использовать ИБВЕ как возможность соперничать с влиянием Китая на Ближнем Востоке, который традиционно является важным источником энергии для южноазиатской страны. ИБВЕ имеет большое значение для Индии, особенно, с точки зрения энергетической безопасности. Индия в значительной степени зависит от поставок энергии из Западной Азии, причём 53% нефти и 41% природного газа импортируются из этого региона залива [17].

Администрация Дж. Байдена, госсекретарь Э. Блинкен и советник по национальной безопасности Дж. Салливан в течение последних нескольких лет предприняли ряд эффективных попыток по созданию *сетей альянсов*, чтобы сдерживать Китай и изолировать Иран. Одна из целей ИБВЕ для Соединённых Штатов – дистанцировать Индию от сферы влияния России и Ирана. США стремятся сохранить своё региональное присутствие, взаимодействуя с ключевыми игроками – Саудовской Аравией, Объединёнными Арабскими Эмиратами, Израилем и другими странами Персидского залива. Такая стратегия соответствует Соглашениям Авраама – серии договоров 2020–2021 годов для нормализации отношений между Саудовской Аравией и Израилем, которые, как предполагалось, будут способствовать реализации такого сценария, так как всё большее число арабских стран заинтересовано в нормализации отношений с Израилем [18].

Эти переговоры способствовали формированию многосторонней инициативы, известной как *I2U2*, (два *I* обозначают Израиль и Индию, а два *U* – США и

ОАЭ) и созданной в 2021 году для укрепления экономического сотрудничества и реализации инфраструктурных инициатив в различных областях (вода, энергетика, транспорт, космос, здравоохранение и продовольственная безопасность) с привлечением частного капитала [19]. Кроме того, этот консорциум был создан для того, чтобы функционировать в качестве противовеса растущему влиянию Пекина в регионе. Включение Индии в уравнение призвано перенаправить Израиль на Индию, лишив Китай доступа к израильским технологиям, заменив китайский рынок индийским рынком и инвестициями.

## **РИСКИ И ПОСЛЕДСТВИЯ ГЕОПОЛИТИЧЕСКОЙ ДИНАМИКИ РЕАЛИЗАЦИИ ИБВЕ**

Несмотря на заявленные оптимистические и амбициозные цели, проект сталкивается со скептицизмом относительно его осуществимости, а критики утверждают, что результаты его реализации могут не соответствовать политическим ожиданиям. *Во-первых*, это геополитические риски. Начавшийся в октябре 2023 года вооружённый конфликт между ХАМАС и Израилем поставил под угрозу запуск ИБВЕ из-за его более широкого влияния на Ближний Восток. Этот вопрос отошёл на второй план, и теперь будет гораздо сложнее выстраивать новые экономические и политические связи между Израилем и странами Ближнего Востока.

Препятствием является также существующая давняя напряжённость в отношениях между Саудовской Аравией и Ираном из-за соперничества друг с другом за господство на Ближнем Востоке.

*Во-вторых*, не полностью определены общие затраты на реализацию различных проектов. Финансирование ИБВЕ потребует существенных инвестиций от подписавших сторон и других частных организаций. По оценкам, строительство каждого маршрута коридора может обойтись от 3 млрд до 8 млрд долл. Большие затраты на погрузку и разгрузку и время, необходимое для остановки в каждом порту по маршруту, могут в конечном счёте превысить предполагаемые расчёты.

*В-третьих*, наличие «расходящихся» интересов у участников проекта. Если Индия, Европа и США рассматривают его как способ снизить доминирование Китая на Ближнем Востоке, то Саудовская Аравия, ОАЭ и другие страны, участники проекта «Один пояс – один путь», заинтересованы в развитии связей с Китаем.

Недавнее соглашение между Саудовской Аравией и Ираном о восстановлении дипломатических отношений показало, что США не в состоянии поддерживать многолетний американский порядок без учёта интересов конкурирующих держав, прежде всего, Китая. [Бобкин Н., 2024]. Страны Ближнего Востока не заинтересованы в том, чтобы вставать на сторону США или Китая [Shorbagy M., 2024].

Наконец, в ИБВЕ не входят такие страны, как Оман, Иран, Сирия и Турция, которые, с точки зрения их географической близости и вовлечённости в ближневосточную проблематику, кажутся основными кандидатами на включение. Турция с самого начала высказалась против проекта, а президент Реджеп Эрдоган заявил на саммите Группы двадцатки, что «не может быть коридора без Турции»

[20]. Турецкое правительство подчёркивает традиционную роль своей страны как моста между восточной и западной торговлей, продвигает альтернативный коридор, известный как «Дорога развития Ирака» (*Iraq Development Road Initiative*), и заявляет, что Ирак, Катар и ОАЭ ведут с ним переговоры о создании торгового пути из Турции в Персидский залив [21]. Таким образом, многие факторы указывают на то, что ИБВЕ – это скорее политический, чем экономический проект, и не только потому, что он будет очень дорогим, но и потому, что в странах вдоль маршрута нет необходимой инфраструктуры.

*Позиция Китая.* Китай скептически относится к проекту и видит в нём конкурирующую и враждебную инициативу, направленную на изоляцию Китая от его соседей и рынков [22]. Китай считает, что проект это не только экономическая инициатива, но и стратегическая, которая отражает возглавляемую США систему альянсов против роста Китая; что проект может создать разногласия и конфликты между странами Азии, Ближнего Востока и Европы, навязывая высокие стандарты и условия сотрудничества [23].

В то же время официальные лица КНР дают нейтральную оценку инициативе ИБВЕ, подчёркивая, что Китай приветствует любые инициативы, которые действительно помогают развивающимся странам строить инфраструктуру и направлены на содействие общему развитию. В письменном ответе Информационному агентству Индии на вопрос о реакции Китая на новый коридор Министерство иностранных дел КНР заявило, что «Китай выступает за то, чтобы различные инициативы по связности были открытыми, инклюзивными и формировали синергию, а не становились геополитическими инструментами» [24].

*Позиция России.* По оценке президента РФ В.В. Путина, создание ИБВЕ при сохранении баланса интересов всех участников может помочь развивать логистику России и служить дополнением к российскому транспортному коридору «Север – Юг». Но это только меморандум о намерениях, и надо считать издержки, поскольку возникает необходимость двойной перегрузки: сначала груз должен быть доставлен по железной дороге к морю, а затем в портах ОАЭ или Саудовской Аравии он снова должен быть переведён на железнодорожный транспорт [25].

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Проект транспортного коридора «Индия – Ближний Восток – Европа», предложенный США и европейскими государствами, отражает стратегические интересы этих стран и служит противодействием растущему влиянию Китая, выступая при этом альтернативой китайской инициативе «Один пояс – один путь». Создание транспортного коридора направлено на интеграцию Индии, стран Ближнего Востока и Европы, что должно способствовать увеличению объёмов торговли за счёт упрощения процесса перемещения товаров на границах и сокращения общих торговых расходов. Однако экономическое обоснование этих грандиозных прогнозов пока неясно, поэтому более реалистичной причиной сделки выглядит её политический аспект. Проект ИБВЕ отвечает следующим целям Соединённых Штатов на Ближнем Востоке:

– сдерживание экономического и дипломатического влияния Китая в регионе, которое Пекин приобрёл после посредничества в сделке между соперниками Ираном и Саудовской Аравией в 2023 году;

– реализация стратегии США в установлении более тесных политических и экономических отношений с Индией, что способствует более глубокому вовлечению Индии в торгово-экономические связи с Западом с опорой на Четырёхсторонний диалог по безопасности с Японией и Австралией;

– сохранение договорённостей в рамках Соглашений Авраама между Израилем и арабскими странами для стабилизации ситуации на Ближнем Востоке;

– реализация усилий Вашингтона по формированию государственно-частной группы *I2U2*, в рамках которой США и Индия будут активно сотрудничать с Израилем и ОАЭ по экономическим вопросам.

Таким образом, главным преимуществом ИБВЕ для США является его геополитическая ценность и способность демонстрировать возможности западных стран в реализации конкретных инфраструктурных планов.

В то же время при реализации своей ближневосточной политики США сталкиваются с рядом проблем:

*Во-первых*, альянсы, основанные на «Соглашениях Авраама», не затрагивают решения палестинской проблемы. Создание союзов и альянсов, таких как *I2U2* и «Негевский форум», при игнорировании решения вопроса Палестины сопряжено с частыми неудачами. Это усложняет другие договорённости между государствами Ближнего Востока: например, усилия США по достижению соглашения о нормализации отношений между Саудовской Аравией и Израилем подрывают хрупкое сближение Саудовской Аравии и Ирана.

*Во-вторых*, государства Ближнего Востока не заинтересованы в том, чтобы ввязываться в китайско-американское соперничество, и они намерены проводить многовекторную политику. Скорее всего, потребуются годы на развитие ИБВЕ, а окончательное завершение транспортного маршрута может существенно отличаться от текущего видения, поскольку нормализация отношений между Израилем и его соседями влияет на геоэкономическую ситуацию.

Наконец, в долгосрочной перспективе существует репутационный риск, учитывая, что США в последние годы неоднократно объявляли о новых трансрегиональных инициативах: Трансатлантическое торговое и инвестиционное партнёрство, Соглашение о зоне свободной торговли между США и ЕС, Транстихоокеанское партнёрство, Торговое соглашение между США и 11 странами Азиатско-Тихоокеанского региона – но без чёткого плана преодоления серьёзных геополитических и финансовых препятствий, которые так и не были преодолены.

Сейчас ведутся обсуждения и консультации между официальными лицами США и их коллегами в Индии, на Ближнем Востоке и в Европе относительно последствий проекта. США, вероятно, будут внимательно следить за развитием ситуации вокруг ИБВЕ и оценивать его потенциальное воздействие на свои стратегические интересы. Хотя существуют потенциальные возможности для сотрудничества, позиция правительства США по проекту, вероятно, будет формироваться

на основе текущих оценок стратегических интересов и меняющегося геополитического ландшафта. Результат ИБВЕ будет во многом зависеть от того, как его участники смогут управлять своими разногласиями и ожиданиями и смогут ли они найти баланс между конкуренцией и сотрудничеством.

## ИСТОЧНИКИ

1. The White House. Memorandum of Understanding on the Principles of an India – Middle East – Europe Economic Corridor. September 9, 2023. Available at: <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2023/09/09/memorandum-of-understanding-on-the-principles-of-an-india-middle-east-europe-economic-corridor/> (accessed 28.09.2024).
2. TBS Report. Is the India-Middle East-Europe Economic Corridor Going to Upstage China's BRI? The Business Standard. September. 16, 2023. Available at: <https://www.tbsnews.net/features/panorama/india-middle-east-europe-economic-corridor-going-upstage-chinas-bri-701458> (accessed 28.09.2024).
3. Rajagopalan, R.P. The Geopolitics of the New India-Middle East-Europe Corridor The Diplomat. September 19, 2023. Available at: <https://thediplomat.com/2023/09/the-geopolitics-of-the-new-india-middle-east-europe-corridor/> (accessed 28.09.2024).
4. Bhatt, Y., Roychoudhury, J. India-Middle East- Europe Economic Corridor (IMEC) Bridging Economic and Digital Aspirations. King Abdullah Petroleum Studies and Research Center. 2023. Available at: <https://www.kapsarc.org/research/publications/india-middle-east-europe-economic-corridor-bridging-economic-and-digital-aspirations/> (accessed 28.09.2024).
5. Chaziza, M. Belts and Roads: Is IMEC Going to Happen? National Interest. September. 29, 2023. Available at: <https://nationalinterest.org/feature/belts-and-roads-imec-going-happen-206850> (accessed 28.09.2024).
6. Kavanagh, J. The United States and China in the Multi Aligned Middle East. The Institute for Peace and Diplomacy. January 9, 2024. Available at: <https://peacediplomacy.org/2024/01/09/the-united-states-and-china-in-the-multi-aligned-middle-east-a-new-strategy-for-american-influence/> (accessed 28.09.2024).
7. Kawsar Uddin, M. India-Middle East-Europe Economic Corridor: Towards Building a New Global Connectivity. The Geopolitics (TGP). November 6, 2023. Available at: [India-Middle East-Europe Economic Corridor: Towards Building a New Global Connectivity/](https://www.geopolitics.com/india-middle-east-europe-economic-corridor-towards-building-a-new-global-connectivity/) (accessed 28.09.2024).
8. Md. Muddassir Quamar. India-Middle East-Europe Economic Corridor: Significance and Prospects for India // The Indian Express. June 14, 2024. Available at: <https://indian-express.com/article/upsc-current-affairs/upsc-essentials/india-middle-east-europe-economic-corridor-significance-for-india-upsc-9373544/> (accessed 28.09.2024).
9. Chatterjee Miller, M., Harris, C. The Future of the IMEC Hinges on Stable West Asia Hindustan Times. Nov 18, 2023. Available at: <https://www.hindustantimes.com/opinion/the-future-of-the-imec-hinges-on-stable-west-asia-101700230167223.html> (accessed 28.09.2024).
10. Rizvi, O. From India to Europe: What Opportunities and Challenges will the New Corridor Bring? EuroNews. December 15, 2023. Available at: <https://www.euronews.com/business/2023/12/15/from-india-to-europe-economic-corridor-to-offer-new-trade-opportunities> (accessed 28.09.2024).
11. Hearing on "China and the Middle East. Hearing Transcript. The U.S.-China Economic and Security Review Commission. Washington DC. April 19, 2024. Available at:

[https://www.uscc.gov/sites/default/files/2024-04/April\\_19\\_2024\\_Hearing\\_Transcript.pdf](https://www.uscc.gov/sites/default/files/2024-04/April_19_2024_Hearing_Transcript.pdf) (accessed 28.09.2024).

12. National Security Stratagem. The White House. Washington. October 2022. Available at: <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2022/10/Biden-Harris-Administrations-National-Security-Strategy-10.2022.pdf> (accessed 28.09.2024).

13. Blinken, A. J. Secretary of State. Speech. Ben Franklin Room. Washington D.C. March 3, 2021 Available at: <https://www.state.gov/a-foreign-policy-for-the-american-people/> (accessed 28.09.2024).

14. Stroul, D. Security Cooperation in a Changed Region: How to Advance the U.S.-GCC Defense Working Groups. The Washington Institute for Near East Policy. May 21, 2024. Available at: <https://www.washingtoninstitute.org/policy-analysis/security-cooperation-changed-region-how-advance-us-gcc-defense-working-groups> (accessed 28.09.2024).

15. Schuman, M. India Isn't Signing Up for China's New World Order. The Atlantic. October 17, 2023. Available at: <https://www.theatlantic.com/international/archive/2023/10/xi-jinping-china-belt-road-india-modi/675663/> (accessed 28.09.2024).

16. Ayres, A. India Objects to China's Belt and Road Initiative - and It Has a Point. Council on Foreign Relations. May 15, 2017. Available at: <https://www.cfr.org/blog/india-objects-chinas-belt-and-road-initiative-and-it-has-point> (accessed 28.09.2024).

17. Chandra, V. Remittance Flows Reached an All-time High in 2022 in South Asia. World Bank Blogs. October 10, 2023. Available at: <https://blogs.worldbank.org/en/people-move/remittance-flows-reached-all-time-high-2022-south-asia> (accessed 28.09.2024).

18. Сажин В. «Соглашения Авраама» и Ближний Восток. Международная жизнь. 29 сентября 2020. Available at: <https://interaffairs.ru/news/show/27600?ysclid=m0j60nsuq8789456038> (accessed 25.09.2024).

19. Joint Statement of the Leaders of India, Israel, United Arab Emirates, and the United States (I2U2). The White House. July 14, 2022. Available at: <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2022/07/14/joint-statement-of-the-leaders-of-india-israel-united-arab-emirates-and-the-united-states-i2u2/> (accessed 28.09.2024).

20. Samson, A. Turkey floats alternative to G20's India-Middle East trade corridor plan. The FT. September 17, 2023. Available at: <https://www.ft.com/content/0673f928-dec9-48fb-83b3-8b868a9dcbbe> (accessed 28.09.2024).

21. Development Road Project may be Completed as Soon as 2028: Official. Daily Sabah. Oct 01, 2023. Available at: <https://www.ft.com/content/0673f928-dec9-48fb-83b3-8b868a9dcbbe> (accessed 28.09.2024).

22. Youming, W. Developing Countries Should be Wary of Being Co-opted by US After its G20 Setback. The Global Times. Sep 21, 2023. Available at: <https://www.globaltimes.cn/page/202309/1298654.shtml> (accessed 28.09.2024).

23. Lamb, K. IMEC Faces Barriers of Internal Infrastructural Issues, Western Economic Hegemony. The Global Times. Sep 14, 2023. Available at: <https://www.globaltimes.cn/page/202309/1298183.shtml> (accessed 28.09.2024).

24. Press Truth of India (PTI). China Says it Welcomes India-Middle East-Europe Economic Corridor so Long it doesn't Become a Geopolitical Too I. The Indian Express. September 12, 2023 Available at: <https://indianexpress.com/article/world/china-says-it-welcomes-india-middle-east-europe-economic-corridor-8935470/> (accessed: 28.09.2024).

25. Путин: США запрыгнули в "последний вагон" с коридором IMEC, но проект не помещает РФ. ТАСС. 12.09.2023. Available at: <https://tass.ru/ekonomika/18726131> (accessed 28.09.2024).

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Бобкин Н.Н. Соперничество между США и Китаем на Ближнем Востоке: последствия для региональной и глобальной политики. *США & Канада: экономика, политика, культура*. 2024. № 1(649). С. 18–34. DOI: <https://doi.org/10.31857/S2686673024010021>.

Островский А.В. Китай становится экономической сверхдержавой: монография. М. Институт Дальнего Востока. РАН. МБА. 2020. 494 с.

Сутырин В.В. Трансформация политики США, ЕС и КНР в области содействия развитию на фоне междержавного соперничества. *Международные процессы*. 2023. Т. 21, № 4(75). С. 53–82. DOI: <https://doi.org/10.17994/IT.2023.21.4.75.4>.

## REFERENCES

Ashford, E. Unbalanced: Rethinking America's Commitment to the Middle East. *Strategic Studies Quarterly*. 2018. Vol.12 (1), pp.127–148.

Bobkin, N. N. US-China Rivalry in the Middle East: Implications for Regional and Global Politics. *USA & Canada: Economics, Politics, Culture*. 2024. No. 1(649). Pp. 18–34. (in Russ). DOI: <https://doi.org/10.31857/S2686673024010021>.

Hillman, J., Sacks, D. China's Belt and Road: Implications for the United States (Independent Task Force Report). *Council on Foreign Relations*. 2021. 188 p.

Jakobsen, J. U.S. Overseas Troops: Empirical Patterns, 2017–2021. In: *The Geopolitics of U.S. Overseas Troops and Withdrawal*. Palgrave Studies in International Relations. Palgrave Macmillan. 2022.

Ostrovsky, A.V. China is becoming an Economic Superpower: Monograph. Moscow: Institute of Far Eastern Studies. RAS. IBA. 2020. 494 p. (in Russ).

Shorbagy, M. Triangular Dynamics: US Response to China's Assertiveness in the Middle East. *Arab Studies Quarterly*, 2024. Vol. 46(2). Pp. 137–161.

Sutter, G.R. US-China Relations: Perilous Past, Uncertain Present. Rowman & Littlefield Publishers. 2022. 420 p.

Sutyryn, V. Transformation of US, EU, and Chinese Development Assistance Policies Against the Background of Interpower Rivalry. *International Processes*. 2023. Vol. 21, No. 4(75). Pp. 53–82. (in Russ). DOI: <https://doi.org/10.17994/IT.2023.21.4.75.4>.

## ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

**ХЛОПОВ Олег Анатольевич**, кандидат политических наук, доцент кафедры американских исследований, Российского государственного гуманитарного университета (РГГУ). Российская Федерация, 125993 Москва, Миусская площадь, д. 6.

**Oleg A. KHLOPOV**, Candidate of Sciences (Political), Associate Professor of American Studies, Russian State University for the Humanities. 6, Miusskaya square, Moscow 125993 Russian Federation.

*Статья поступила в редакцию 16.09.2024 / Received 16.09.2024.*

*Статья поступила после рецензирования 30.09.2024 / Revised 30.09.2024.*

*Статья принята к публикации 02.10.2024 / Accepted 02.10.2024.*