

Влияние международных инфраструктурных проектов на уровень бедности в Южной Азии

Ф.И. Аржаев, Д.В. Сапрынская, В.Ю. Андриюхин

УДК 334.7, 339.9

DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2025-2-214-232

Аннотация. Авторы оценивают влияние глобальных инфраструктурных проектов («Один пояс, один путь», экономический коридор «Индия – Ближний Восток – Европа» и Международный транспортный коридор «Север-Юг») на бедность в странах Южной Азии. Они выдвигают гипотезу, что это влияние различается в зависимости от причин бедности. Используя корреляционный и регрессионный анализ, применяя коэффициент Чоу, они показывают, что в краткосрочном периоде международная инфраструктура способствует снижению уровня бедности, а в долгосрочном за счет диспропорций создания и распределения доходов от ее функционирования запускает в национальных экономиках процессы, приводящие к ее росту.

Ключевые слова: бедность; международная инфраструктура; снижение бедности; «Один пояс, один путь»; ОПОП; международный транспортный коридор «Север-Юг»; ИМЕС; очаг бедности; география бедности

Введение

Южная Азия уже много лет остается одним из беднейших регионов в мире после Африки. Бедность населения препятствует социальному и экономическому развитию государств региона, и хотя здесь присутствует множество международных программ и проектов, направленных на рост качества и уровня жизни, реальная ситуация остаётся сложной.

Цель настоящего исследования – проведение сравнительного анализа влияния глобальных инфраструктурных проектов, реализуемых в регионе, на экономические аспекты проблемы бедности в странах Южной Азии. Наша гипотеза состоит в том, что степень этого влияния различается в зависимости от причин бедности в той или иной стране (в модель включены только экономические факторы). Для достижения цели решены следующие задачи:

- систематизированы причины бедности на национальном уровне;
- проведена оценка эффектов крупных инфраструктурных проектов на бедность;
- результаты эконометрической оценки проверены эмпирическими данными;
- выявлена мера положительного и отрицательного влияния инфраструктуры на бедность в Южной Азии.

Основные ограничения исследования – отсутствие актуальных, высокочастотных и надежных данных о бедности в странах региона и сложность экономико-математической оценки влияния инфраструктурных проектов на бедность в краткосрочной перспективе.

Обзор литературы

Отправной точкой исследования является анализ подходов к измерению бедности и международному сравнению ее уровней. Основные данные о бедности в странах региона представлены в материалах национальных статистических ведомств. Они обычно дают достоверную первичную информацию¹, но, как правило, используют разные методики оценки и показатели, что затрудняет международные сопоставления. Например, часто в них представлены данные социологических исследований о качестве питания (как продовольственной черте бедности) или перспективах занятости².

Ежегодные отчеты Всемирного банка по борьбе с бедностью и неравенством³, материалы проекта Borgen⁴ и других международных аналитических агентств используют свои методические подходы и выделяют факторы, способствующие сохранению бедности, но их оценки отличаются и друг от друга, и от данных национальной статистики, так что ни один из предложенных методов оценки бедности не идеален [Moatsos, Lazopoulos, 2021].

Бедность в Центральной и Южной Азии довольно часто называют системной [Arzhaev et al., 2022], указывают на ее структурный характер [Li et al., 2022], но систематизация бедности по ее причинам остается нерешенной задачей.

Экономические причины бедности анализируются во множестве научных источников [Cosgrove, Curtis, 2021; Sarlo, 2019; Brady, 2019], хорошо изучено и влияние на бедность крупных инфраструктурных проектов [Pernia, 2012; Timilsina et al., 2020; Hassan et al., 2023]. Анализ результатов этих исследований позволяет сформулировать следующую зависимость: чем лучше развита региональная инфраструктура (транспортная, финансовая и энергетическая), тем ниже уровень бедности в странах, которые она охватывает.

¹ Manoranjan Pal, Premananda Bharati. Development of Methodology towards Measurement of Poverty. Indian Statistical Institute 203 B.T. Road. Kolkata 700108. Available at: https://www.mospi.gov.in/sites/default/files/publication_reports/final_poverty_report_5july11.pdf (accessed 29.01.2025).

² Payroll Reporting in India: An Employment Perspective – August, 2023. Ministry of Statistics & Programme Implementation National Statistical Office. 2023. Available at: https://www.mospi.gov.in/sites/default/files/press_release/Payroll_Reporting_August2023__for25102023.pdf (accessed 29.01.2025).

³ The World Bank. Poverty and Inequality Platform. Available at: <https://pip.worldbank.org/home> (accessed 29.01.2025).

⁴ Poverty and Overpopulation. Available at: <https://borgenproject.org/poverty-and-overpopulation/> (accessed 29.01.2025).

Определимся с географическими рамками исследования. Южная Азия включает в себя восемь стран, отличающихся по формам государственного устройства и социально-экономической модели: Народную Республику Бангладеш, Республику Индия, Демократическую Социалистическую Республику Шри-Ланка, Федеративную Демократическую Республику Непал, Исламскую Республику Пакистан, Исламский Эмират Афганистан (последнее официальное название), Королевство Бутан, Мальдивскую Республику. У них много общего в истории, все они в той или иной степени зависимы от колониального наследия Британской империи, однако ярко выраженные национальные особенности (религиозные, политические, военные, экономико-географические и т.д.) приводят к различному пониманию бедности и осложняют сравнительный анализ этого явления в регионе.

Проанализировав исследования экономических причин бедности в Южной Азии, мы представили их выводы в таблице 1. По этим данным отчетливо видны межстрановые различия; на их основе будут выделены переменные для использования в эконометрических моделях для каждой из стран.

Таблица 1. Экономические причины бедности в Южной Азии

Страна	Причина бедности	Источник
Индия	Быстрый демографический рост; сезонная занятость в сельской местности; большинство рабочих мест неквалифицированы, с низкой заработной платой; занятость беднейшего населения в ремесленных отраслях; исторические предпосылки.	[Deaton Angus, Kozel, 2005; Ram, Yadav, 2021; Thorat et al., 2017] *
Пакистан	Молодое население и низкое качество рабочей силы; высокие риски терроризма, военных конфликтов и преступности; низкая диверсификация экономики; неэффективное налогообложение; большой внешний долг; низкое технологическое развитие; высокая инфляция.	[Meo et al., 2023; Nadeemullah, 2012; Tariq et al., 2014]
Бангладеш	Крайне неэффективное распределение земельных ресурсов и прав собственности на нее; недиверсифицированная экономика; быстрый демографический рост; сезонная занятость в сельской местности; высокие барьеры выхода из бедности.	[Emon, 2023; Khandker, Shahidur, 2022; Guo, 2018]
Афганистан	Экстремальные риски военных конфликтов и гражданской войны, терроризма и наркотрафика; экономическая стагнация.	[Rahimi, 2015; Eggerman, Panter-Brick, 2010]**
Шри-Ланка	Крайне неэффективная сельскохозяйственная реформа; большой внешний долг; недиверсифицированная экономика; низкий уровень технологического развития; высокая инфляция.	[Tudawe, 2011; Deyshappriya, 2021]
Непал	Сельскохозяйственная экономика; высокие риски стихийных бедствий; небольшая экономика.	[Gautam et al., 2021; Goli et al., 2019; Khatiwada et al., 2017]

Влияние международных инфраструктурных проектов
на уровень бедности в Южной Азии

Окончание табл. 1

Страна	Причина бедности	Источник
Бутан	Сельскохозяйственная экономика; высокие риски стихийных бедствий; изоляция от мировой экономики.	[Kumar, 2009; Keiff, 2022]
Мальдивы	Низкий уровень образования населения; высокая зависимость от сферы услуг (туризма); большое влияние географического фактора; низкий уровень индустриализации.	[De Kruijk, Rutten, 2007; Banks et al., 2020]

Примечание. Использование источников 2010-х гг. в анализе обосновано необходимостью выделить устойчивые причины бедности в странах региона, не меняющиеся конъюнктурно.

Источник. * ABD. Understanding Poverty in India. Asian Development Bank. 2011. URL: <https://www.im4change.org/docs/understanding-poverty-india.pdf> (дата обращения: 29.01.2025).

** В связи с военными действиями и отсутствием современной статистики опираться можно исключительно на редкие исследования, среди которых приведены наиболее релевантные.

Большинство исследователей, хотя и анализируют несколько стран [Jerome, 2011; Calderon, Serven, 2004; Dissou, Didis, 2013], уделяют особое внимание вопросам развития национальной инфраструктуры, подчеркивая ее тесную связь с экономическим развитием и уровнем жизни в стране. Однако, как правило, и уровень бедности, и развитие инфраструктуры рассматриваются ими как некие побочные эффекты экономического роста. В данной статье этот подход модифицирован – международная инфраструктура, нацеленная на активизацию трансграничного сотрудничества, в нашей модели становится независимым фактором, влияющим на динамику уровня бедности.

Во многих работах фиксируются значительные различия между регионами мира при изучении прямого влияния инфраструктуры на бедность [Aderogba, Adegbeye, 2019; Liyunpeng et al., 2023] и последствий ее развития для экономики [Xiahui et al., 2023].

Одним из объяснений может быть влияние на бедность внеэкономических (культурно-исторических) факторов. Назовем основные из них.

Наследие колониализма, на которое обращают внимание некоторые исследователи [Taran, 1985]. Так, в Южной Азии капиталистическая экономическая модель появилась в связи с колониальным присутствием британской власти, соответственно, переход к капитализму был осуществлен резко и с позиций силы, без учета национальных особенностей хозяйствования. Не преодоленные до сих пор противоречия между элементами капиталистической колониальной экономики и огромными секторами архаичных экономических систем стали одной из причин современной бедности в регионе [Sullivan, 2023]. Кроме того, обогащение отдельных групп населения региона (в первую очередь, выходцев из метрополии) происходило за счет сотрудничества с Ост-Индской компанией и носило экстрактивный характер, не распределялось в национальной экономике. Еще один из авторов указывает, что бедность в регионе вызвана особенностями, унаследованными от европейских государств (земельное законодательство, элитарность отдельных профессий и навыков, отсутствие или неразвитость трансмиссионных механизмов в экономике) или сформировавшихся

в постколониальный период (проблемы с интеграцией в мировую экономическую и финансовую систему) [Jin et al., 2018]. Косвенным доказательством верности гипотезы, по мнению авторов, служит то, что образовавшийся в регионе очаг бедности четко совпадает с границами колониальной экспансии западных экономик и их современным влиянием.

Культура бедности, которой в некоторых обществах способствует жесткое закрепление сословных, кастовых и иных границ, делящих население на закрытые группы [Belyakova, 2013]. Анализу этого феномена посвящена книга «Социальное развитие и цели устойчивого развития в Южной Азии» [Saleh, 2021]. Ее автор утверждает, что культуру бедности как социальное явление можно преодолеть только путем масштабной трансформации общества в более демократичное. Однако далеко не все согласны с этой точкой зрения. Есть мнение, что традиционное разделение труда, основанное на кастовости, является не барьером экономического развития, а элементом системы вертикальной мобильности и устойчивого разделения труда в национальной экономике. Эта система может выглядеть как атавизм, но разрушать ее для повышения уровня жизни населения было бы неверно. Напротив, именно понимание работы кастовой системы как консенсусного механизма разделения труда и сглаживания дисбалансов городского и сельского населения (промышленного и сервисного секторов и сельского хозяйства) может стать ключом к повышению уровня жизни в стране [Parth, 1998].

Страны Южной Азии начали самостоятельную борьбу с бедностью относительно недавно, только после формального получения независимости – следовательно, и устойчивые национально специфичные практики противодействия проблеме пока не сформировались. Сегодня при изучении проблемы бедности исследователи нередко пренебрегают национальными различиями, рассматривая регион как единое целое. Такой подход свойствен даже некоторым международным институтам [Khondker, Ktsios, 2022].

Безусловно, у государств Южной Азии много общего, к тому же здесь реализуются крупные инфраструктурные проекты международного (общерегионального) характера, которые влияют на социально-экономический уровень жизни населения всего региона. Однако мы считаем, что более продуктивным для наших целей (оценка влияния международных инфраструктурных проектов на уровень бедности в отдельных странах) будет совмещенный подход – рассмотрение феномена бедности как в целом для региона, так и для отдельных стран.

Методика исследования

Содержание понятия «бедность» и методы ее измерения существенно различаются в зависимости от выбранного подхода (вэлферистского или невэлферистского) [Dissou, 2013]. В данном исследовании выбор критериев измерения бедности ограничен двумя ключевыми факторами: доступностью сравниваемых данных по всем экономикам региона (для обеспечения сопоставимости их сбор и обработка должны быть основаны на единой методологии) и необходимостью

избегать прямой корреляции между показателями, характеризующими бедность и развитие инфраструктуры. Последнее сразу исключает использование многомерных (комплексных) и индексных измерителей бедности (например, тех, которые применяют Всемирный банк, Азиатский банк развития и др.) – не только по причине сложной сопоставимости индикаторов, но и из-за коннотационного характера используемых в индексах рядов данных [Atkinson, 2019].

При этом критерий доступности и сопоставимости данных указывает на довольно распространенный в аналитической литературе подход: доля жителей, чей доход не превышает 2,15 долл. США в день в ценах 2017 г.

Основное внимание в статье уделяется вопросу влияния на бедность крупных инфраструктурных проектов, нацеленных на активизацию международного сотрудничества, поэтому дальнейшее исследование будет проводиться в рамках этого ограничения. Фокусировка на экономических эффектах объясняется тем, что культурные и социальные изменения, которые также сопровождают реализацию таких проектов, происходят слишком медленно. По сравнению с ними экономические эффекты по динамике оказываются гораздо ближе к развитию международной инфраструктуры и могут проявляться в кратко- и среднесрочном периодах.

Исследованы три основных инфраструктурных проекта в регионе – «Один пояс, один путь» (ОПОП), экономический коридор «Индия – Ближний Восток – Европа» (ИМЕС) и Международный транспортный коридор «Север-Юг» (МТК). Высокую эффективность при оценке влияния ОПОП на бедность в Южной Азии продемонстрировал метод «разность разностей» [Wei et al., 2022]. Но он применялся на довольно большой контрольной выборке стран, тогда как в нашем случае – при ограниченном количестве государств и необходимости учитывать региональную специфику выделить контрольную и тестовую выборки – представляется невозможным. Два других проекта – МТК и недавно предложенный ИМЕС – не исследовались в контексте влияния на бедность, хотя воздействие первого из них на развитие региональной и национальной инфраструктуры изучается довольно активно [Vinokurov et al., 2021; Zakharov, 2023].

В данной работе использованы регрессионные модели, в качестве зависимой переменной в которых выступает уровень бедности⁵. Для выявления эффектов международной инфраструктуры использован тест Чоу для трех различных бинарных фиктивных переменных (ОПОП, ИМЕС и МТК), где 1 соответствует годам запуска проекта в регионе (2013 – для ОПОП, 2022 – для ИМЕС и 2020 – для МТК). В случае принятия нулевой гипотезы (H₀ – нет существенной разницы в коэффициентах для переменных до и после реализации проектов) р-значение для теста Чоу выше 0,05.

В дополнение к тесту Чоу проводится проверка коэффициентов при фиктивных переменных при помощи теста Стьюдента на равенство нулю. Адекватность

⁵ Приложение с моделями в журнале не публикуется. Редакция может предоставить его читателям по отдельному запросу.

исходной модели оценивается по значениям R^2 , р-значению F-критерия, р-значениям независимых переменных и критерию Дарбина-Уотсона, те же критерии применяются при оценке адекватности модели и после применения теста Чоу.

В случае, если ни один из проектов не будет признан значимым для преодоления бедности по критерию Чоу, или же при анализе фиктивной переменной не соблюдается неравенство (1), выбирается наиболее адекватная модель без учета международной инфраструктуры:

$$t_{\beta_j} > t_{0,025}(n - k), \quad (1)$$

где t_{β_j} – коэффициент Стьюдента для фиктивной переменной, $t_{0,025}(n-k)$ – табличное значение коэффициента Стьюдента для выборки из n -значений и модели из k переменных.

При схожих критериях адекватности нескольких моделей выбирается та, для которой критерий Акайке приобретает наименьшее значение.

Если модель не может быть составлена на основе имеющихся данных или признана адекватной по всем названным выше критериям, она помечается как модель низкого качества и считается ненадежной. В этом случае она приводится справочно, и ее дальнейшее рассмотрение в данном исследовании проводиться не будет, равно как и ее данные не будут учитываться в выводах.

При оценке влияния международной инфраструктуры на бедность в регионе в целом использованы отдельно усредненные данные национальной статистики, динамики бедности с момента запуска ОПОП и последние доступные данные о бедности в регионе. Применяется метод, основанный на теореме графов Кёнига, предполагающий наличие связи между всеми вершинами графа, в качестве которых выступают столицы стран региона.

Эта часть работы посвящена проверке той части гипотезы, в которой указывается на различие влияния международной инфраструктуры на бедность в зависимости от ее причин. На основе корреляционного анализа бедности и расстояния между столицами стран (экономические расстояния сложно рассчитать с имеющимися данными, это – задел на будущее исследование, поэтому вместо них были использованы географические расстояния) делаются выводы о характере распространения бедности и влиянии инфраструктуры на этот процесс.

Результаты

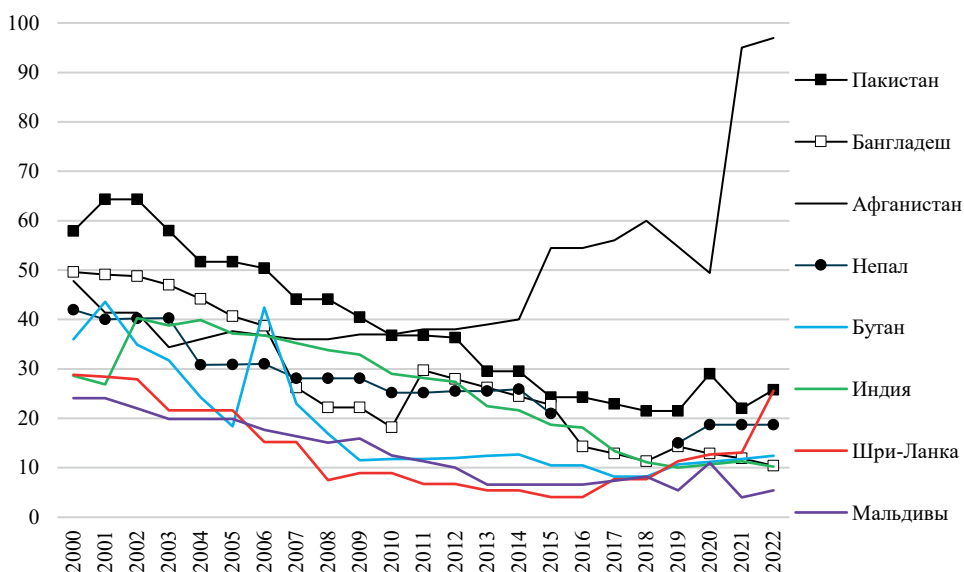
Обратимся к статистике бедности в странах Южной Азии. Как уже упоминалось, оценки уровня бедности в этих странах сильно различаются в зависимости от источника и методики расчета. В настоящем исследовании использованы данные национальной статистики (64,3% всех наблюдений при наличии данных), а также Всемирного банка⁶ (ими заполнены пропуски в данных национальной

⁶ The World Bank. Poverty and Inequality Platform. Available at: <https://pip.worldbank.org/home> (accessed 27.01.2025).

Влияние международных инфраструктурных проектов на уровень бедности в Южной Азии

статистики), за исключением данных по Афганистану, где за 2021 и 2022 гг. пришлось удовлетворяться экспертной оценкой [Alakbarov, 2023].

Данные рисунка свидетельствуют, что в целом в исследуемых странах, за исключением Афганистана, доля населения, живущая за чертой бедности, снижается с 2000 г., хотя и разными темпами, с редкими точками взрывного роста, вызванными глобальным финансовым кризисом 2008 г., пандемией COVID-19 и региональными кризисами, влияние которых не столь значительно. Однако судить по этим графикам о влиянии на бедность международной инфраструктуры было бы некорректно – на уровень бедности воздействует множество факторов, не связанных с международной интеграцией и развитием трансграничной деловой активности.



Источник. Рассчитано авторами на основе национальных данных и Всемирного банка [Thorat et al., 2017].

Рис. 1. Бедность в странах Южной Азии в 2000–2022 гг., % населения

Поэтому для того, чтобы оценить эффекты от трех интересующих нас инфраструктурных проектов, построим эконометрические регрессионные модели для каждой из стран. Опираясь на данные таблицы 1, мы включили в них следующие экзогенные переменные: прямые иностранные инвестиции (ПИИ) (долл. США), объем внешней торговли (долл. США), численность населения, доля городского населения (%), темпы инфляции, индекс технологической готовности (разработанный ЮНКТАД), темп роста ВВП в постоянных ценах, сальдо текущих операций (в разрезе с накоплением). Этот набор показателей характеризуют различные стороны потенциального экономического влияния

международной инфраструктуры на бедность в той или иной стране. Результаты моделирования отражены в таблице 2.

Таблица 2. Данные теста Чоу и регрессионных моделей с фиктивными переменными ОПОП, ИМЕС и МТК для стран Южной Азии

Страна	Значимые переменные	р-значение теста Чоу / к. регрессии переменной проекта	К. Стьюдента $t_{\beta_j} > t_{0,025}(n-k)$
Афганистан	Доля городского населения, инфляция, ВВП	ОПОП (0,0001 / 11,0345)	2,51697 / 2,10092
	незначимо	МТК (0,9933)	/
	незначимо	ИМЕС (0,43)	/
Бангладеш	Население, доля городского населения, инфляция	ОПОП (0,0001 / 4,473)	7,8721 / 2,10092
	Население, доля городского населения, внешняя торговля, темп инфляции	МТК (0,02 / 6,33118)	2,5398 / 2,10982
	Внешняя торговля, население (низкое качество модели)	ИМЕС (0,09 / 13,4979)	4,2774 / 2,08596
Бутан	Незначимо	ОПОП (0,14)	/
	Внешняя торговля, население	МТК (0,0001 / 12,8235)	4,2948 / 2,08596
	Незначимо	ИМЕС (0,77)	/
Индия	Население, доля городского населения, внешняя торговля, ВВП, СТО	ОПОП (0,0001 / -13,0074)	4,6749 / 2,10982
	ВВП, население, доля городского населения	МТК (0,0001 / 15,2709)	3,5801 / 2,10092
	Незначимо	ИМЕС (0,76)	/
Шри-Ланка	Незначимо	ОПОП (0,64)	/
	Незначимо	МТК (0,58)	/
	Незначимо	ИМЕС (0,56)	/
	Внешняя торговля, население, доля городского населения, темп инфляции, ВВП	/	/
Мальдивы	ПИИ, доля городского населения, темп инфляции, ВВП, СТО	ОПОП (0,0001 / -5,92068)	5,1262 / 2,11991
	Внешняя торговля, население, доля городского населения	МТК (0,0001 / 3,69015)	2,4912 / 2,10092
	Незначимо	ИМЕС (0,33)	/
Непал	Внешняя торговля, население, ВВП (незначимо)	ОПОП (0,0004 / 1,6418)	1,7602 / 2,13145
	Незначимо	МТК (0,99)	/
	ПИИ, население, доля городского населения, ВВП, СТО	ИМЕС (0,03 / 7,34654)	4,2754 / 2,14479
Пакистан	Население, доля городского населения, темп инфляции, СТО	ОПОП (0,0001 / -3,44446)	2,3672 / 2,13145
	Население, ВВП	МТК (0,0001 / 11,5394)	7,2553 / 2,08596
	Незначимо	ИМЕС (0,34)	/

Примечание. Использованы наблюдения 2000–2022 гг. (T = 23).

Проанализировав данные таблицы 2, можно предложить несколько выводов, наиболее важный из которых заключается в том, что инициативы по созданию международной инфраструктуры действительно оказывают заметное влияние на бедность в Южной Азии. Единственное исключение – Шри-Ланка, где существенного влияния не выявлено. С высокой вероятностью это вызвано низкой связанностью Шри-Ланки с другими странами региона из-за островного положения и слабого участия в региональных инициативах развития.

Также можно утверждать, что численность населения и/или доля городского населения и темп роста ВВП учитываются почти в каждой модели, следовательно, зависимость бедности от экономической модели и вклада инфраструктуры в экономический рост – прямая, в то время как демографическая модель и миграция населения сильно зависят от степени развития инфраструктуры и распределения эффектов от ее создания между сельскими и городскими регионами.

Проект «Один пояс, один путь» (ОПОП) оказывает большее влияние на городскую бедность, поскольку переменная «доля городского населения» чаще встречается в связанных с ним моделях, в то время как международный транспортный коридор «Север-Юг» (МТК) сильнее влияет на население исследуемых стран в целом, стимулируя рост доходов напрямую, а также способствует выравниванию демографической динамики, что ведет к снижению уровня бедности (коэффициенты перед переменной «население» отрицательны в моделях после использования теста Чоу для всех стран).

Реже других встречаются в моделях индекс технологической готовности и темп инфляции. Инфляция – следствие экономических проблем, часть и объект национальной экономической политики, поэтому она характерна для Пакистана, Мальдив, Бутана, Шри-Ланки и Бангладеш, испытывающих экономические проблемы из-за ошибок правительств. Технологическое развитие включает целый комплекс аспектов (например, фондовооруженность экономики, систему промышленной кооперации и технологического обмена и пр.), далеко выходящий за пределы той интеграции, которую способно обеспечить развитие международной инфраструктуры. Сальдо счета текущих операций наиболее значимо в моделях МТК, который, в отличие от ОПОП, ориентирован в первую очередь на торговлю, а не на инвестиции.

Также из таблицы 2 можно заключить, что инфраструктурные проекты способствуют росту ПИИ и внешней торговли, что приводит к росту располагаемого дохода государства, однако соотношение влияния на эти факторы находится в прямой зависимости от уровня развития исследуемой экономики – чем он выше, тем большей эффект наблюдается для ПИИ и меньший для внешней торговли, и наоборот.

Доказав первую часть гипотезы, обратимся ко второй – о влиянии международной инфраструктуры на распространение негативных внешних эффектов (собственно – бедности). Для этого построим граф Кёнига, двумя центральными точками которого будут Афганистан, где самый высокий уровень бедности

в регионе, и Мальдивы, где этот уровень самый низкий. Это позволит протестировать распространение и отрицательных, и положительных эффектов международной инфраструктуры. Результаты анализа приведены в таблицах 3,4.

Таблица 3. Данные для корреляционного анализа бедности в странах Южной Азии

Южная Азия	Бедность по последним данным	Средний уровень бедности с 2000 по 2022, % населения	Средний уровень бедности с 2013 по 2022, % населения	Расстояние до Кабула, км	Расстояние до Мале, км
Афганистан	49,4	47,7	60,0	0	3405
Бангладеш	14,3	27,2	16,1	2730	2822
Бутан	10,7	18,6	10,9	2667	3102
Индия	10	25,3	14,8	1004	2739
Шри-Ланка	11,3	13,7	9,7	3257	766
Мальдивы	5,4	12,9	6,8	3405	0
Непал	15	27,9	20,5	2072	2916
Пакистан	21,5	38,6	25,0	452	3280

Таблица 4. Корреляционный анализ географического распределения бедности в странах Южной Азии

Показатель	Бедность по последним данным	Средний уровень бедности с 2000	Средний уровень бедности с 2013	Бедность по последним данным	Средний уровень бедности с 2000	Средний уровень бедности с 2013
Корреляция	-0,80	-0,91	-0,789	0,517	0,553	0,754
Корреляция за исключением Шри-Ланки	-0,814	-0,878	-0,756	0,595	0,593	0,828

Примечание. 2013 г. взят для учета начала реализации ОПОП.

Результаты корреляционного анализа позволяют сделать следующие выводы: во-первых, распространение отрицательных эффектов, как правило, происходит медленнее, чем положительных, но имеет более значимые последствия. Самые высокие значения корреляции географического расстояния и бедности для отрицательных эффектов наблюдаются в долгосрочной перспективе (с 2000 г.), в то время как самые низкие – с 2013 г.; при исследовании положительных эффектов выявляется обратная динамика (самые высокие – с 2013 г., самые низкие – с 2000 г.).

Во-вторых, после исключения из выборки стран, где международная инфраструктура не оказывает влияния на бедность, корреляция географического расстояния и бедности для положительных эффектов оказывается выше, чем в полной выборке, в то время как значения показателя для отрицательных эффектов

остаются почти такими же. Это означает, что положительные эффекты от транспортной инфраструктуры зависят от реализации международных проектов, тогда как отрицательные формируются по другим причинам.

Анализ таблицы 3 доказывает, что два рассматриваемых эффекта (географическое положение и создание международной инфраструктуры), будучи в целом значимыми, не могут полностью описать географическое распространение бедности. Развитие международной инфраструктуры сдерживает распространение бедности в Южной Азии, стимулирует более быстрый рост положительных экономических эффектов, на что косвенно указывают и положительные коэффициенты при большинстве фиктивных переменных инфраструктурных проектов в таблице 2, анализ которых проводится в среднесрочном периоде. Положительное влияние создания международной инфраструктуры более заметно в краткосрочной перспективе, в то время как в долгосрочном периоде другие факторы вносят более значительный вклад в рост или снижение бедности.

Обсуждение

Важно отметить, что региональные инфраструктурные проекты оказывают значительное влияние даже на те страны региона, которые в них не участвуют. МТК содействует снижению бедности в 5 из 8 экономик региона, хотя соглашение о входе в проект подписала только Индия. Ситуация с ИМЕС аналогична, официальным участником числится Индия, но он значим для 3 из 8 стран Южной Азии.

Ключевой вопрос, связанный с результатом исследования, заключается в определении механизма влияния рассмотренных инфраструктурных проектов на региональную бедность. Наиболее очевидным объяснением представляется генерация положительных внешних эффектов от деятельности международной инфраструктуры. Это следует обсудить.

Первым и самым серьезным контраргументом, опровергающим указанный тезис, можно считать наличие большого количества проблем и неразрешенных конфликтов, разделяющих страны региона. В частности, у Индии очень напряженные отношения с Пакистаном и Афганистаном, а те периодически воюют между собой, у Непала есть территориальные споры с соседями и т.д. Следовательно, качество экономического сотрудничества внутри региона значительно ниже, чем могло бы быть, что препятствует распространению эффектов от развития международной инфраструктуры.

Кроме того, считается, что межстрановые интеграционные процессы способствуют сокращению бедности, если они достаточно глубоки и включают в себя элементы социальной интеграции [Sindzingre, 2005], однако рассматриваемые нами инициативы не предполагают такой степени сотрудничества. Более того, Индия выступает против распространения влияния Китая в регионе через ОПОП [Bhumitra, 2019] и всячески препятствует углублению региональных интеграционных процессов в рамках этого проекта. Однако здесь стоит напомнить об индийском подходе к выстраиванию внешнеполитического сотрудничества. В отличие от того же Китая Индия не осуществляет экономическое давление для реализации своих инициатив.

Как правило, она предлагает потенциальным партнерам выбрать удобные для них форматы взаимодействия, и если они выгодны Индии, они реализуются, если нет – нет. Длительная история сотрудничества в регионе позволяет предположить существование консенсусного формата взаимодействий между государствами, что позволяет происходить дистрибуции внешних эффектов международной инфраструктуры, несмотря на имеющиеся противоречия между странами.

Второй контраргумент заключается в том, что сама по себе инфраструктура не может обеспечить значимых эффектов, по крайней мере, если страна или регион до ее создания не находился в географической изоляции. И с этой точки зрения следует отметить, что Южная Азия – довольно изолированный регион. От большей части Евразии она отрезана Гималаями – горной системой с очень суровыми природно-климатическими условиями и чрезвычайно слабо развитой инфраструктурой; исторический маршрут на Ближний Восток пролегает через перманентно воюющий Афганистан. Два самых масштабных транспортных проекта в регионе – ОПОП и Морской шелковый путь – нацелены на достижение китайских экономических интересов и не связаны напрямую с сокращением бедности местного населения [Della Posta, 2023], хотя экономики Южной Азии все же получают возможность активизировать международную торговлю и привлечь иностранные инвестиции. В то же время проекты ИМЕС и МТК на их нынешнем этапе развития пока не способны заметно активизировать региональную торговлю [Zakharov, 2023], не говоря уже о борьбе с бедностью. Сами страны региона в большей мере ориентируются на экспорт товаров за пределы региона, но имеют и потенциал промышленной кооперации, который, как видится, в меньшей мере подвержен воздействию международных инфраструктурных проектов.

Отсутствие развитой «меридиональной инфраструктуры» в Евразии ограничивает возможности транспортировки грузов и в Южную Азию в целом (как экспортных и импортных, так и транзитных). В этом смысле даже крупнейшие страны региона сталкиваются с некоторой инфраструктурной изоляцией или, по крайней мере, испытывают недостаток в наземной инфраструктуре, что препятствует реализации их экономического потенциала. Это – одно из объяснений положительного внешнего эффекта от развития международной инфраструктуры в регионе.

Таким образом, география бедности и ее распространение в долгосрочной перспективе могут быть в значительной степени объяснены инфраструктурными и географическими факторами, в то время как в краткосрочной перспективе причины бедности, указанные в таблице 2, и их динамика играют более важную роль. Этим объясняется неполная корреляция бедности и географического расстояния.

Отсюда можно заключить, что влияние международной инфраструктуры на распространение бедности остается почти неизменным вне зависимости от временного горизонта, в то время как снижение бедности в основном достигается за счет факторов, создаваемых внутри национальных экономик (выделены в таблице 2) и изменяющихся в том числе под влиянием реализации международных инфраструктурных проектов.

Формирование вокруг Индии глобализационного ядра [Maham et al., 2014] и высокая корреляция между бедностью и географическими расстояниями в регионе позволяют сделать вывод, что самые развитые экономики вовлечены в региональную интеграцию в наибольшей степени. Их национальная инфраструктура лучше развита и интенсивно используется для перевозки товаров, пассажиров и торговли услугами, в том числе с зарубежными странами. Это положительно сказывается на развитии экономики, сокращении внутриэкономических факторов бедности.

Справедливо и обратное: для некоторых стран внутриэкономические факторы сохранения бедности остаются гораздо более значимыми, чем внешние эффекты. Они образуют «горячую точку бедности» – явление противоположное ядру глобализации, способствующее распространению бедности в регионе (ее выравниванию). Этот феномен обосновывает низкую объясняющую способность современных теорий бедности и низкую эффективность рыночных мер противодействия ей.

Выводы

Бедность в Южной Азии сохраняется, несмотря на положительную динамику последних десятилетий. У проблемы много конкретных причин, каждая страна региона имеет свою специфику бедности. В то же время, как показывает анализ регрессионных моделей, общими для всех них факторами бедности много лет остаются нехватка капитала, высокая конкуренция во внешней торговле, быстрый рост населения и значительные диспропорции в доходах и условиях жизни городского и сельского населения. Такие факторы повышения уровня жизни, как денежно-кредитная политика, экономический рост и связанные с ним макроэкономические факторы, доступ к технологиям, начинают работать (становятся статистически значимы) лишь в наиболее развитых экономиках региона.

Гипотеза исследования, а именно, что бедность в странах региона сильно подвержена влиянию международных инфраструктурных проектов, таких как ОПОП, ИМЕС и МТК, доказана, но была модифицирована в процессе исследования, в целях выявления степени и характера этого влияния. Полученные результаты свидетельствуют, что международная инфраструктура имеет как положительные, так и отрицательные внешние эффекты для бедности. Она содействует снижению бедности в регионе в краткосрочном периоде, в то время как отрицательные последствия от ее создания, приводящие к росту бедности, формируются в долгосрочной перспективе. Бедность медленнее распространяется в Южной Азии, когда реализуются инфраструктурные проекты, при этом процессы внутри национальных экономик, содействующие снижению бедности и перераспределению доходов населения, вызванные развитием международной инфраструктуры, разворачиваются с некоторым временным лагом, в связи с чем в долгосрочном периоде накапливаются экономические противоречия, снижая общий положительный эффект от реализации этих проектов (а в некоторых случаях – преодолевая его).

Региональные последствия распространения бедности, создание международной инфраструктуры и последствия экономического сотрудничества тесно связаны.

В регионе сформировано глобализационное ядро, но сохраняется и очаг бедности. Это способствует созданию здесь модели, которая включает в себя бедность как неизменный фактор, слабо подверженный мерам по противодействию ей.

Представленные результаты предлагают широкие возможности для дальнейших исследований проблемы, например, поиска конкретных механизмов распространения бедности и смягчения ее последствий, соответствующих механизмам экономического сотрудничества в глобализационном ядре; поиск и изучение аналогичных зависимостей в Центральной Азии, Латинской Америке и других регионах, где наблюдается высокая концентрация бедного населения; исследование влияния на бедность конкретных действий, предпринимаемых в рамках международных инфраструктурных проектов и т.д. Работы по этим темам могут способствовать совершенствованию политики борьбы с бедностью, в том числе и в рамках международного сотрудничества.

Литература/References

- Aderogba, B., Adegboye, A. (2019). Assessing the Impact of Road Infrastructure on Poverty Reduction in Developing Economies: The Case of Nigeria. *Modern Economy*. No. 10. Pp. 2430–2449. DOI: 10.4236/me.2019.1012153
- Alakbarov, Ramiz. (2022). UN Afghanistan annual results report. 2023. Available at: <https://afghanistan.un.org/en/227956–2022-un-afghanistan-annual-results-report#:~:text=With%202024.4%20million%20people%20in,crisis%20on%20an%20unprecedented%20scale> (accessed 29.01.2025).
- Arzhaev, F.I., Andriukhin, V.Y., Saprynskaya, D.V. (2022). Systemic Poverty Modelling: Case of Central Asia. *MGIMO Review of International Relations*. No. 15(6). Pp. 86–111. DOI: <https://doi.org/10.24833/2071–8160–2022–6–87–86–111>
- Atkinson, B. Anthony. (2019). *Measuring Poverty around the World*. *Economics & Finance*. 464 p.
- Banks, L.M., Hameed, S., Kawsar Usman S., Kuper, H. (2020). No One Left Behind? Comparing Poverty and Deprivation between People with and without Disabilities in the Maldives. *Sustainability*. No. 12. 2066 p. DOI: <https://doi.org/10.3390/su12052066>
- Belyakova, E. S. (2013). Castes: oppressive inequality or a clearly functioning system of industrial relations? *PSE*. No. 2 (46).
- Bhumitra, Chakma. (2019). The BRI and India's Neighbourhood. *Strategic Analysis*. No. 43:3. Pp. 183–186. DOI: 10.1080/09700161.2019.1607030
- Brady, David. (2019). Theories of the Causes of Poverty. *Annual Review of Sociology*. Vol. 45. Pp. 155–175. Available at: <https://www.annualreviews.org/doi/10.1146/annurev-soc-073018–022550> (accessed 29.01.2025).
- Calderón, César, Servén, Luis. (2004). *The Effects of Infrastructure Development on Growth and Income Distribution*. World Bank Group. Available at: <https://elibrary.worldbank.org/doi/epdf/10.1596/1813–9450–3400> (accessed 29.01.2025).
- Cosgrove, Serena, Curtis, Benjamin. (2021). *Understanding Global Poverty Causes, Solutions, and Capabilities*. 2nd Edition by Routledge. 366 p.
- De Kruijk, Hans, Rutten, Martine. (2007). *Vulnerability and Poverty Dynamics In the Maldives*. IIDE Discussion Papers 20070802, Institute for International and Development Economics. Available at: <https://ideas.repec.org/p/lnz/wpaper/20070802.html> (accessed 29.01.2025).

Влияние международных инфраструктурных проектов
на уровень бедности в Южной Азии

- Deaton, Angus, Kozel, Valerie. (2005). Data and Dogma: The Great Indian Poverty Debate. *The World Bank Research Observer*. Vol. 20. No. 2. Available at: <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/3f9c0fcc-13b9-5728-a15f-9e6da1f2006c/content> (accessed 29.01.2025).
- Della, Posta P. (2023). The Belt and Road Initiative: Inclusive Globalization and Poverty Reduction. *Global Journal of Emerging Market Economies*. No. 15(2). Pp. 273–288. <https://doi.org/10.1177/09749101231167448>
- Deyshappriya, N.P.R. (2021). Poverty Definition in Sri Lanka: Beyond Traditional Binary Classification. *South Asia Research*. No. 41(2). Pp. 279–296. DOI: <https://doi.org/10.1177/02627280211005042>
- Dissou, Y., Didic, S. (2013). Infrastructure and Growth. In: Cockburn, J., Dissou, Y., Duclos, JY., Tiberti, L. (eds) *Infrastructure and Economic Growth in Asia. Economic Studies in Inequality, Social Exclusion and Well-Being*. Springer. Cham. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-319-03137-8_2
- Eggerman, Mark, Panter-Brick, Catherine. (2010). Suffering, hope, and entrapment: Resilience and cultural values in Afghanistan. *Social Science & Medicine*. Vol. 71. Issue 1. Pp. 71–83. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.socscimed>
- Emon, Mehedi Hasan. (2023). A Systematic Review of the Causes and Consequences of Price Hikes in Bangladesh. *Review of Business and Economics Studies*. No. 2. Available at: <https://cyberleninka.ru/article/n/a-systematic-review-of-the-causes-and-consequences-of-price-hikes-in-bangladesh> (accessed 29.01.2025).
- Gautam, N.P., Raut,, N.K., Chhetri, B.B.K., Raut, N., Rashid, M.H.U., Ma, X., Wu, P. (2021). Determinants of Poverty, Self-Reported Shocks, and Coping Strategies: Evidence from Rural Nepal. *Sustainability*. No. 13. 1790 p. DOI: <https://doi.org/10.3390/su13041790>
- Goli, S., Maurya, N. K., Moradhvaj, Bhandari P. (2019). Regional Differentials in Multidimensional Poverty in Nepal: Rethinking Dimensions and Method of Computation. *SAGE Open*. No. 9(1). DOI: <https://doi.org/10.1177/2158244019837458>
- Guo, Lihua. (2018). *Trust Mechanisms, Cultural Difference and Poverty Alleviation*. CLCWeb: Comparative Literature and Culture 20.2. DOI: <https://doi.org/10.7771/1481-4374.3229>
- Hassan, M. K., Alshater, M. M., Banna, H., Alam, M. R. (2023). «A bibliometric analysis on poverty alleviation». *International Journal of Ethics and Systems*. Vol. 39. No. 3. Pp. 507–531. DOI: <https://doi.org/10.1108/IJOES-10-2021-0191>
- Jerome, A. (2011). Infrastructure, Economic Growth and Poverty Reduction in Africa. *Journal of Infrastructure Development*. No. 3(2). Pp. 127–151. DOI: <https://doi.org/10.1177/097493061100300203>
- Jin, Y., Liu, D., Li, Y. (2018). Factors That Have Led to the Collapse of the Bretton Woods System. *American Journal of Industrial and Business Management*. No. 8. Pp. 2133–2142. DOI: 10.4236/ajibm.2018.810141
- Keiff, S. (2022). What does gross national happiness really measure? An immersive observation in Lamshey, Bhutan. *Bussecon Review of Social Sciences*. (2687–2285). No. 4(1). Pp. 23–36. DOI: <https://doi.org/10.36096/brss.v4i1.347>
- Khandker, Hang Yuan, Shahidur, R. (2012). Seasonality of income and poverty in Bangladesh. *Journal of Development Economics*. Vol. 97. Issue 2. Pp. 244–256. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jdeveco>

- Khatiwada, Paudel, S. Deng, W., Paudel, B., Khatiwada, J.R., Zhang, J., Su, Y. Household (2017). Livelihood Strategies and Implication for Poverty Reduction in Rural Areas of Central Nepal. *Sustainability*. No. 9. 612 p. DOI: <https://doi.org/10.3390/su9040612>
- Khondker, Bazlul Haque, Emmanouil, Kitsios. (2022). *Chapter 4 Social Protection Reforms in South Asia*. Editor: Mr. Ranil M Salgado and Rahul Anand. South Asia's Path to Resilient Growth. 367 p.
- Kumar, Rai Anok. (2009). Analysis of the dimensions of poverty in Bhutan. Available at: <https://archives.kdischool.ac.kr/bitstream/11125/30196/1/Analysis%20of%20the%20dimensions%20of%20poverty%20in%20Bhutan.pdf> (accessed 29.01.2025).
- Li, Y., Jin, Q., Li, A. (2022). Understanding the multidimensional poverty in South Asia. *J. Geogr. Sci.* No. 32. Pp. 2053–2068. DOI: <https://doi.org/10.1007/s11442-022-2036-z>
- Liyunpeng, Zhang, Yuhang, Zhuang, Yibing, Ding, Ziwei, Liu. (2023). Infrastructure and poverty reduction: Assessing the dynamic impact of Chinese infrastructure investment in sub-Saharan Africa. *Journal of Asian Economics*. Vol. 84. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.asieco.2022.101573>
- Maham, Tariq, Asma, Idrees, Muzammil, Abid, Tanzila, Samin. (2014). Rationale effects of poverty in Pakistan. *IMPACT: International Journal of Research in Business Management (IMPACT: IJRBM)* ISSN(E): 2321–886X; ISSN(P): 2347–4572. Vol. 2. Issue 6. Pp. 1–12.
- Meo, M. S., Kumar, B., Chughtai, S., Khan, V. J., Dost, M. K. B., Nisar, Q. A. (2023). Impact of Unemployment and Governance on Poverty in Pakistan: A Fresh Insight from Non-linear ARDL Co-integration Approach. *Global Business Review*. No. 24(5). Pp. 1007–1024. DOI: <https://doi.org/10.1177/0972150920920440>
- Moatsos, Michail, Lazopoulos, Achillefs. (2021). Global poverty: A first estimation of its uncertainty. *World Development Perspectives*. Vol. 22. <https://doi.org/10.1016/j.wdp.2021.100315>
- Nadeemullah, M. Muhammad. (2012). Poverty in Pakistan: problems, causes and solutions. *Journal of Social Sciences and Humanities*. No. 51(1). Pp. 239–257. DOI: <https://doi.org/10.46568/jssh.v51i1.244>
- Parth, J. Shah. (1998). The Persistence of Poverty in India: Culture or System? Available at: <https://fee.org/articles/the-persistence-of-poverty-in-india-culture-or-system/> (accessed 29.01.2025).
- Pernia, Ernesto. (2012). Infrastructure and Inclusive Growth. Asian Development Bank. Available at: <https://mpr.aub.uni-muenchen.de/104910/1/infrastructure-supporting-inclusive-growth.pdf> (accessed 29.01.2025).
- Rahimi, Farid Ahmad Farzam. (2015). The impact of security and regional integration on poverty reduction in Afghanistan. *Journal of International Studies*. Vol. 8. No. 1. Pp. 183–195. DOI: [10.14254/2071-8330.2015/8-1/16](https://doi.org/10.14254/2071-8330.2015/8-1/16)
- Ram, K., Yadav, S. (2021). The Impact of COVID-19 on Poverty Estimates in India: A Study Across Caste, Class and Religion. *Contemporary Voice of Dalit*. 0(0). DOI: <https://doi.org/10.1177/2455328X211051432>
- Saleh, Ahmed. (2021). Social development and the Sustainable Development Goals in South Asia, Canadian Journal of Development Studies. *Revue Canadienne D'études du Développement*. No. 42:4. Pp. 592–593. DOI: [10.1080/02255189.2021.1884049](https://doi.org/10.1080/02255189.2021.1884049)
- Sarlo, Christopher. (2019). The causes of poverty. Fraser Institute. Available at: <https://www.fraserinstitute.org/sites/default/files/causes-of-poverty.pdf> (accessed 29.01.2025).

Влияние международных инфраструктурных проектов
на уровень бедности в Южной Азии

- Sindzingre, Alice. (2005). Explaining threshold effects of globalization on poverty: An institutional perspective, WIDER Research Paper. No. 9291907405. The United Nations University World Institute for Development Economics Research (UNUWIDER), Helsinki. Available at: <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/63402/1/501152873.pdf> (accessed 29.01.2025).
- Sullivan Dylan Hickel, Jason. (2023). Capitalism and extreme poverty: A global analysis of real wages, human height, and mortality since the long 16th century. *World Development*. Vol. 161. 106026 p. <https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2022.106026>
- Tapan, Raychaudhuri. (1985). Historical Roots of Mass Poverty in South Asia A Hypothesis. *Economic and Political Weekly*. Vol. XX. No. 18. May 4. Available at: https://www.epw.in/system/files/pdf/2014_49/48/special_articles_historical_roots_of_mass_poverty_in_south_asia.pdf (accessed 29.01.2025).
- Thorat, A., Vanneman, R, Desai, S, Dubey, A. (2017). Escaping and Falling into Poverty in India Today. *World Dev*. No. 93. Pp. 413–426. DOI: 10.1016/j.worlddev.2017.01.004
- Timilsina, Govinda, Hochman, Gal, Song, Ze. (2020). Infrastructure, Economic Growth, and Poverty. Policy Research Working Paper 9258. *World Bank Group*. Available at: <https://elibrary.worldbank.org/doi/abs/10.1596/1813-9450-9258> (accessed 29.01.2025).
- Tudawe, Indra. (2011). Institute of Policy Studies Sri Lanka. Chronic Poverty and Development Policy in Sri Lanka: Overview Study. *CPRC Working Paper*. No. Chronic Poverty Research Centre. Available at: <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/57a08d5ce5274a27b20017d7/09Tudawe.pdf> (accessed 29.01.2025).
- Vinokurov, Evgeny, Ahunbaev, Arman, Shashkenov, Marat, Zaboev, Alexander. (2021). The International North–South Transport Corridor: Promoting Eurasia’s Intra- and Transcontinental Connectivity (November 30, 2021). Reports and Working Papers, 21/5. Almaty, Moscow: Eurasian Development Bank. Available at: <https://ssrn.com/abstract=4008994> (accessed 29.01.2025).
- Wei, Ma, Na, Bo, Yang, Song, Fuwei, Qiao. (2022). Impact of the Belt and Road Initiative on Poverty Reduction in Countries along the Route. *Hindawi Discrete Dynamics in Nature and Society*. Vol. Article ID2502851. 12 p. Available at: <https://www.hindawi.com/journals/ddns/2022/2502851/> (accessed 29.01.2025).
- Xiahui, Che, Wenjuan, Kuang, Haijing, Zhang, Minxing, Jiang. (2023). Does the belt and road initiative alleviate energy poverty in participating countries? *Energy Reports*. Vol. 9. Pp. 2395–2404. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.egy>
- Zakharov, A. (2023). The International North-South Transport Corridor: The Prospects and Challenges for Connectivity between Russia and India. *MGIMO Review of International Relations*. No. 16(2). Pp. 216–234. <https://doi.org/10.24833/2071-8160-2023-2-89-216-234>

Статья поступила 22.04.2024

Статья принята к публикации 07.05.2024

Для цитирования: Аржаев Ф.И., Сапрынская Д.В., Андрюхин В.Ю. Влияние международных инфраструктурных проектов на уровень бедности в Южной Азии // ЭКО. 2025. № 2. С. 214–232. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2025-2-214-232

Информация об авторах

Аржаев Федор Игоревич (Москва) – кандидат экономических наук. Институт исследований международных экономических отношений Финансового университета при Правительстве Российской Федерации.

E-mail: fedor.arzhaev@bk.ru; ORCID: 0000–0002–2986–3235

Сапрынская Дарья Викторовна (Москва) – научный сотрудник.

Институт стран Азии и Африки, Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова.

E-mail: saprinskayadv@gmail.com

Андрюхин Владислав Юрьевич (Москва) – аспирант.

Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова.

E-mail: magreg76@yandex.ru; ORCID: 0000–0002–5604–2723

Summary

F.I. Arzhaev, D.V. Saprynskaya, V. Yu. Andriukhin

The Impact of International Infrastructure Projects on Poverty in South Asia

Abstract. The authors assess the impact of global infrastructure projects (One Belt, One Road, India-Middle East-Europe Economic Corridor and North-South International Transport Corridor) on poverty in South Asian countries. They postulate that this impact differs depending on the causes of poverty. Applying correlation and regression analysis, employing the Chow coefficient, the authors argue that in the short run international infrastructure contributes to poverty reduction, while in the long run, due to imbalances in the creation and distribution of income from its operation, it triggers processes in national economies that lead to poverty growth.

Keywords: *poverty; international infrastructure; poverty alleviation; Belt and Road Initiative; BRI; North-South international transport corridor; IMEC; poverty hotspot; poverty geography*

For citation: Arzhaev, F.I., Saprynskaya, D.V., Andriukhin, V. Yu. (2025). The Impact of International Infrastructure Projects on Poverty in South Asia. *ECO*. No. 2. Pp. 214–232. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131–7652–2025–2–214–232

Information about the authors

Arzhaev, Fedor Igorevich (Moscow) – PhD in Economics. Institute of International Economic Relations Studies, Financial University under the Government of the Russian Federation.

E-mail: fedor.arzhaev@bk.ru; ORCID: 0000–0002–2986–3235.

Saprynskaya, Daria Viktorovna (Moscow) – Research Associate.

Institute of Asian and African Countries, Lomonosov Moscow State University.

E-mail: saprinskayadv@gmail.com

Andryukhin, Vladislav Yuryevich (Moscow) – Postgraduate Student.

Lomonosov Moscow State University.

E-mail: magreg76@yandex.ru; ORCID: 0000–0002–5604–2723