

ТРОПИНКИ ШЕЛКОВЫХ ПУТЕЙ

*Сергей Саркисян**

Ключевые слова: Шелковый путь, Китай, Евразийский союз, Армения, Экономический пояс, Транстихоокеанское партнерство

2014 год стал годом определения конфигурации глобальных экономических проектов – таких, как создание Европейским союзом зон свободной торговли со странами-участницами инициированной им же программы «Восточное партнерство», формирование Евразийского экономического союза (ЕАЭС), попытки оформления США единого Транстихоокеанского пространства (ТТП) и практических шагов КНР по строительству Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП).

Республика Армения в той или иной степени вовлечена во все проекты, имеющие привязку к евразийскому пространству:

- не подписав Соглашение об ассоциации с ЕС на Вильнюсском саммите «Восточного партнерства» в ноябре 2013г., она все еще остается в программе, хотя желание и возможности ее участия резко понизились, а перспективы сотрудничества требуют дальнейшего переосмысления;
- с 1 января 2015г. РА становится полноправным членом Евразийского экономического союза;
- исторически караванные пути Великого Шелкового пути проходили и по ее территории, а наиболее перспективный в плане его воз-

*Заместитель руководителя Центра политических исследований Научно-образовательного фонда «Нораванк».

рождения китайский проект Экономического пояса Шелкового пути предполагается осуществлять на базе Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) и Евразийского экономического союза.

Вместе с тем, пока нет ясного понимания, что же из себя будет представлять новый Шелковый путь и какое влияние он может оказать на развитие экономической и военно-политической ситуации в Евразии, в частности, на Южном Кавказе.

Древний Шелковый путь простирался на 7 тысяч километров, первые упоминания о нем датируются I в. н.э. Путь утратил свое значение с развитием мореплавания в Европе. Новый Шелковый путь охватывает 18 азиатских и европейских стран, всего около 50 млн кв. км и население свыше 3 млрд. человек. Кроме основной функции – быстрой доставки товаров из Азии в ЕС, он способствует развитию энергетики и сельского хозяйства, горного дела, туризма, культурного обмена в регионах¹.

Впрочем, однозначного и четкого определения масштабов и глубины установления экономических взаимосвязей в Экономическом поясе Шелкового пути, исходя из самой идеи его создания, не может быть по умолчанию. Все дело в том, что Новый Шелковый путь создается, если воспользоваться компьютерным термином, с «открытой архитектурой». То есть по мере продвижения идеи к проекту будут присоединяться все больше государств, он будет охватывать все большую территорию, сферы деятельности; по мере разрешения старых и появления новых проблем он будет приобретать все новые функции и элементы структуры.

Само появление идеи обусловлено как парадигмой экономического роста Китая, так и основными тенденциями развития геополитической ситуации.

¹Экономический пояс вдоль Нового шелкового пути создают 24 города из 8 стран, ИА Синьхуа, КНР, 2 декабря 2013, <http://www.infoshos.ru/ru/?idn=12287>.

Не вдаваясь в философию геополитических теорий «*Heartland*»-а, следует отметить, что необходимость вовлечения Центральной Азии в глобальные экономические и политические проекты, развития современной трансконтинентальной транспортной инфраструктуры «Восток-Запад» понимают все геополитические и региональные игроки. Как следствие, по инициативе не только крупных государств, но и некоторых международных организаций¹, появилось сразу несколько проектов по возрождению Великого Шелкового пути.

Еще в середине 90-х годов прошлого века США начали планомерное военно-политическое и экономическое проникновение к энергетическим запасам Каспийского моря через регион Южного Кавказа. В 1999г. ими был принят «Закон о стратегии Шелкового пути», предусматривающий оказание помощи государствам уже не только Южного Кавказа, но и Центральной Азии в военно-политической, экономической и гуманитарной сферах, в снижении конфликтного потенциала, развитии демократии и гражданского общества.

В 2005-06гг. Вашингтоном были сформулированы концепции «Большой Центральной Азии», в рамках которой было предложено рассматривать Казахстан, Узбекистан, Таджикистан, Киргизию, Туркмению, Афганистан, Иран, Пакистан и Индию в качестве единого региона, и «Нового Шелкового пути», которая предполагала создание для Большой Центральной Азии разветвленной транспортной сети, в которой ключевую роль должен был играть Афганистан.

Ставка на Афганистан была сделана из предположения, что при международной военной и экономической помощи это государство станет, во-первых, политически стабильным, а во-вторых, союзным Соединенным Штатам, с размещением на его территории сети американских военных баз постоянной дислокации.

¹ Например, в 2005г. ООН через свою Программу развития приступила к реализации проекта регионального сотрудничества Шелкового пути.

Однако неудача в деле построения централизованного государства, переход США к политике выстраивания тесных отношений с отдельными этническими группами Афганистана, даже при сохранении нескольких военных баз, сделали полноценную реализацию этих американских концепций невозможной. Сомнительной остается и дальнейшая модификация Нового Шелкового пути, с интеграционной привязкой все той же Большой Центральной Азии к Южной Азии, но уже без акцента на Афганистан. Основная идея этой обновленной концепции остается прежней – минимизация влияния на государства региона России, Китая и, в некоторой степени, Ирана.

Европейский проект возрождения Шелкового пути с самого начала был нацелен на доставку энергоносителей из региона Каспийского моря в обход России, и первым необходимым, но далеко не достаточным условием для его реализации, являлось создание т.н. «Южного коридора» в составе Грузии и Азербайджана, с дальнейшим привлечением Туркменистана, Казахстана и Узбекистана. Ключевой и логичной составляющей проекта являлось строительство транскаспийских нефте- и газопроводов. Но слабым звеном этого амбициозного проекта (впрочем, это было вполне ожидаемо и прогнозируемо неангажированными экспертами) стало определение окончательного статуса Каспийского моря, что так и не позволило осуществить собирание всех звеньев европейского проекта Нового Шелкового пути в одно целое.

Понятно, что процесс формирования Евросоюзом Шелкового пути не остался без внимания не только Москвы и Тегерана, но и Пекина, которые совместными (правда, нельзя сказать, что скоординированными) усилиями выбили из проекта его основную составляющую – энергетическую. Россия и Иран – путем жесткого отстаивания своих национальных интересов на Каспии, активной его милитаризации, что резко увеличило военные риски транскаспийских проектов без их

привилегированного участия, а Китай – через перенаправление экспортных потоков нефти и газа с западного на восточное направление в рамках осуществления долгосрочной программы по замыканию на себя всех (и не только энергетических) ресурсов Центральной Азии.

Как следствие, в ходе международной конференции «Южный коридор – новый Шелковый путь», которая состоялась 8 мая 2009г. в Праге в рамках учредительного саммита программы Европейского союза «Восточное партнерство», подписание политической декларации по проекту «Набукко», выводившего газ Центральной Азии на европейские рынки в обход России, было сорвано. Причем подписать ее отказались как раз те страны, которые по замыслу ЕС и должны были стать основными поставщиками природного газа – Казахстан, Туркменистан и Узбекистан.

Параллельно с нарастанием понимания необходимости пересмотра политики США в Афганистане, вплоть до принятия решения о выводе оттуда основной части военного контингента, в Вашингтоне пришли к идее о необходимости нахождения нового стратегического баланса в своей внешней политике.

В качестве альтернативы активно обсуждавшимся китайским интеграционным проектам («АСЕАН+3», «АСЕАН+6») на встрече лидеров Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС) в г.Йокогама в 2010г. президент США Барак Обама заявил о начале переговоров по созданию Транстихоокеанского партнерства. Инициативу сразу же поддержали Австралия, Малайзия, Перу и Вьетнам.

Она вписывается в общую стратегию Вашингтона по усилению региональных союзов из государств-партнеров под эгидой США, и подразумевает укрепление военно-политических и экономических отношений, в первую очередь с Японией, Австралией, Южной Кореей, Таиландом и Филиппинами, с подключением в перспективе Индии и Индонезии.

В ноябрьском номере журнале «*Foreign Policy*» за 2011г. госсекретарь США Хиллари Клинтон выступила с заявлением о наступлении «Тихоокеанского века Америки». В нем она отмечала, что «открытые рынки в Азии дают США беспрецедентные возможности для инвестиций, торговли и доступа к передовым технологиям. Наше экономическое восстановление зависит от экспорта и способности американских фирм получить доступ к гигантскому и растущему потребительскому рынку в Азии»¹.

Акцентирование внимания Вашингтона на Азиатско-Тихоокеанском регионе ускорило продвижение Пекином идеи экономического сотрудничества в рамках коалиции «АСЕАН+6» в составе Китая, Японии, Южной Кореи, Индии, Австралии, Новой Зеландии и 10-и государств-членов АСЕАН (Ассоциации государств Юго-Восточной Азии – *Association of SouthEast Asian Nations, ASEAN*). В ноябре 2011г. на 19-м саммите АСЕАН планы по созданию Всеобъемлющего регионального экономического партнерства (ВРЭП), охватывающего территорию этих 16-и стран с населением свыше 3,4 млрд. человек, с совокупным ВВП более \$21 трлн. и при ведущей роли Китая были озвучены официально, а 20 ноября 2012г. на саммите организации в г.Пномпень было объявлено о начале многосторонних переговоров, завершение которых ожидается к концу 2015г.

В планах по созданию ТТП Пекин увидел угрозу своим интересам, и не только экономическим: «США укрепляют свои старые военные союзы, подрывают основы мира в Восточной Азии, обостряют территориальные противоречия между Китаем и его соседями, создают единый фронт против Китая, силой навязывают создание Транстихо-

¹“Foreign Policy”, November 2011,
https://www.foreignpolicy.com/articles/2011/10/11/americas_pacific_century.

океанского стратегического партнерства и срывают самостоятельный региональный процесс сотрудничества и интеграции»¹.

Однако 12 февраля 2013г. президентом США Б.Обамой в послании «О положении страны» были озвучены еще более амбициозные планы. В нем сохранение Соединенными Штатами своего мирового лидерства планируется через формирование под своей эгидой сразу двух трансконтинентальных экономических союзов – Трансатлантического и Транстихоокеанского партнерств².

В контексте противостояния в АТР двух мегапроектов-партнерств – Всеобъемлющего регионального экономического и Транстихоокеанского, и на фоне успешно идущего формирования Евразийского экономического союза, Пекин предпринял ряд последовательных действий, направленных на укрепление регионального сотрудничества. В частности:

- в мае 2013г. премьер-министр КНР Ли Кэцян во время своего официального визита в Пакистан подтвердил намерение Пекина по созданию Китайско-Пакистанского экономического коридора, а в ходе визита в Индию – выдвинул новую идею о создании экономического коридора Китай-Бангладеш-Индия-Мьянма;
- заключил 11 соглашений о зонах свободной торговли с 19 странами и регионами; в его планах на ближайшую перспективу – создание еще семи таких зон с 23 странами;
- 7 сентября 2013г. в рамках официального визита в Казахстан председатель КНР Си Цзиньпин презентовал проект по созданию Экономического пояса Шелкового пути. Он должен охватить

¹ Газета «Жэньминь жибао», КНР, 30 января 2013г., приводится по: <http://www.rg.ru/2013/04/17/rogov.html>.

² Выступление президента Барака Обамы «О положении страны» 2012 года, 24 января 2012г., <http://iipdigital.usembassy.gov/st/russian/texttrans/2012/01/20120125080853x0.6679652.html#ixzz3K4Hо6vz6>.

территорию от Китая до Европы через страны Центральной Азии и Россию;

- в октябре 2013 г. во время визита в Индонезию Си Цзиньпин проанонсировал идею «Морского Шелкового пути XXI века», направленную на развитие сотрудничества со странами Западной, Южной и Юго-Восточной Азии, Восточной Африки и Европы.

Детальная концепция реализации проекта Экономического пояса Шелкового пути должна быть разработана Китаем в декабре 2014 г. По всей видимости, в ее основу будут заложены концепции строительства «пяти коммуникаций» между странами региона, под которыми подразумеваются:

- политические контакты;
- транспортная инфраструктура;
- свободная торговля;
- денежное обращение;
- гуманитарные связи.

По словам директора Института России Китайской академии современных международных отношений Фэн Юйцзюня, Экономический пояс Шелкового пути – это геополитический экономический план, во главе которого стоит не только Китай, это многополярный и открытый процесс сотрудничества¹.

Несмотря на то, что китайским правительством на данном этапе еще не разработана конкретная политика поэтапного строительства Экономического пояса Шелкового пути, по мнению Ян Лэя, доцента Нанькайского университета, в планах предусматривается создание трех линий коммуникаций:

¹ Экономический пояс Шелкового пути обладает глубоким смыслом, 22 января 2014г., <http://russian.people.com.cn/95181/8519807.html>.

- северная линия представляет собой новый евразийский континентальный мост, включающий трансграничную железную дорогу, соединяющую Китай с Европой через Казахстан и Россию, автомобильную континентальную дорогу и торговую сеть;
- средняя линия предусматривает трансграничное железнодорожное сообщение по маршруту Китай-Киргизия-Узбекистан. В будущем к нему должны будут подключиться железнодорожные системы Туркменистана, Ирана и Турции, а затем и Европы;
- южная линия представляет собой Китайско-Пакистанский экономический коридор, включающий железную и автомобильные дороги, энергетические трубопроводы и сопутствующую им инфраструктуру¹.

Для финансирования проектов Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века, с привлечением инвесторов из Азии и других районов мира, Пекином создан Фонд Шелкового пути. И Китай, как заявил председатель КНР Си Цзиньпин на форуме «Диалог по укреплению взаимосвязанного партнерства», который проходил параллельно с пекинской «Неделей АТЭС» в первой декаде ноября с.г., намерен внести в него \$40 млрд².

Кроме того, 24 октября с.г. состоялось открытие в Пекине Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (*Asian Infrastructure Investment Bank, AIIB*) с уставным фондом в размере \$50 млрд., который затем планируется увеличить до \$100 млрд. Помимо КНР, меморандум

¹Экономический пояс «Шелковый путь» и евразийское экономическое сотрудничество, ИА «Деловой Казахстан», 19 июня 2014 г., <http://dknews.kz/e-konomicheskij-poyas-shelkovyj-put-i-evrazijskoe-e-konomicheskoe-sotrudnichestvo/>.

²Китай намерен вложить в Фонд Шелкового пути 40 млрд. долларов, 09 ноября 2014г., <http://www.ritmeurasia.org/news--2014-11-09--kitaj-nameren-vlozhit-v-fond-shelkovogo-puti-40-mlrd-dollarov-15400>.

о создании банка подписали 20 стран региона, включая Казахстан и Узбекистан¹.

Предполагается, что АИВ станет противовесом Всемирному банку и Азиатскому банку развития, которые, по мнению Пекина, находятся под слишком большим влиянием США и Японии. Учитывая, что основным источником средств для АИВ является Китай, финансироваться банком, по всей видимости, будут именно те проекты в государствах региона, которые отвечают китайским интересам². По словам Си Цзиньпина, КНР будет оказывать содействие входящим в создаваемые им зоны сотрудничества странам в строительстве транспортных систем, объектов инфраструктуры, электроснабжения и телекоммуникации. Кроме того, Китай готов оказать помощь соседним странам в подготовке 20 тысяч специалистов в течение пяти лет³.

Определены и первоочередные задачи, которые стоят перед Китаем в рамках осуществления проекта Экономический пояс Шелкового пути:

- формирование современной транзитно-транспортной системы, которая объединит страны Центральной Азии и Китай, и свяжет регион с Европой и Африкой;
- ликвидация торговых и инвестиционных барьеров между участниками ЭПШП;
- усиление многостороннего сотрудничества в финансовой сфере, обеспечение бесперебойного денежного обращения, гармонизация валютных систем стран-участниц⁴.

¹ Китай готовит очередную мощную волну экспансии в Центральную Азию, EurasiaNet, 10 ноября 2014г., <http://russian.eurasianet.org/node/61446>.

² Там же.

³ Китай намерен вложить в Фонд Шелкового пути 40 млрд. долларов, 09 ноября 2014г., <http://www.ritmeurasia.org/news--2014-11-09--kitaj-nameren-vlozhit-v-fond-shelkovogo-puti-40-mlrd-dollarov-15400>.

⁴ Экономический пояс Шелковый путь: заполняемая пустота, 24 марта 2014г., <http://chinalogist.ru/book/articles/analitika/ekonomicheskij-poyas-shelkovyy-put-zapolnyaemaya-pustota>.

Помимо региональных, одной из основных целей осуществления проекта Экономического пояса Шелкового пути, по словам Ху Цзяньго, президента Китайской академии международной торговли и экономического сотрудничества, является улучшение инфраструктуры западных регионов самой КНР, эффективная модернизация и реструктуризация экономики центрального и западного Китая¹, в частности, Нинся-Хуэйского автономного и Синьцзян-Уйгурского автономного районов (СУАР), а также провинций Шэньси, Ганьсу и Цинхай.

Программа правительства Китая по развитию СУАР, под которую на 2011-15гг. выделено более 2 трлн. юаней (около \$300 млрд.), является самой масштабной в истории страны. Наряду с экономическими целями, в частности, превращения Синьцзяна в крупный транспортный и энергетический узел, в экономически развитый внешнеориентированный регион, Пекин планирует снизить у населяющих регион уйгур уровень сепаратистских настроений, зачастую находящихся свой выход в осуществлении террористических актов.

В связи с фактическим началом реализации китайского ЭПВШ, который затрагивает и государства-члены, и кандидатов в члены Евразийского экономического союза, актуальным становится вопрос о конкурентных преимуществах этих двух проектов, и о возможности совмещения участия в них евразийских государств.

В сравнении с Евразийским союзом Экономический пояс Шелкового пути:

- объединяет рынок ёмкостью в 3 млрд. человек, в то время как а ЕАЭС – менее 0,2 млрд.;
- не предполагает, по крайней мере на начальном этапе, институционализации выстраиваемых торгово-экономических отношений;

¹Экономический пояс вдоль Нового шелкового пути создают 24 города из 8 стран, ИА Синьхуа, КНР, 2 декабря 2013, <http://www.infoshos.ru/ru/?idn=12287>.

- Китай формально отказался от лидирующей роли в проекте, определив себе функцию координатора отношений между всеми геоэкономическими и региональными проектами – Экономическим поясом Шелкового пути, ЕАЭС, региональными интересами США, ЕС и программами международных организаций;
- имеет более мощное финансовое обеспечение.

Пекин, по словам Ян Ляя, понимает, что в условиях обостряющейся конкуренции проектов «единственным способом, который в состоянии обеспечить успех Китаю на этом пути, является сочетание интересов разных сторон и достижение «регионального консенсуса»¹.

То, что большинство стран, которые географически охватывает Экономический пояс Шелкового пути, имеют статус члена или наблюдателя ШОС, активно используется Пекином, и сделало китайский проект одной из основных тем обсуждений на сентябрьском саммите ШОС в Душанбе.

На саммите китайский руководитель Си Цзиньпин более детально озвучил инициативу о создании Экономического пояса Шелкового пути, в частности, предложив открыть линию льготного кредитования государств-членов ШОС в размере \$5 млрд. для реализации связанных с ЭПШП программ.

Большинство участников саммита выразило заинтересованность в осуществлении проекта, а Россия предложила использование в его рамках свою железнодорожную инфраструктуру, в том числе, Транссибирскую магистраль и БАМ, расширив, таким образом, Шелковый путь на север.

¹ Экономический пояс «Шелковый путь» и евразийское экономическое сотрудничество, ИА «Деловой Казахстан», 19 июня 2014г., <http://dknews.kz/e-konomicheskij-poyas-shelkovy-j-put-i-evrazijskoe-e-konomicheskoe-sotrudnichestvo/>.

В то же время необходимо констатировать, что, несмотря на многочисленные заявления об обратном, конкуренции между двумя проектами, инициаторами которых выступают Пекин и Москва, не избежать. Весь вопрос заключается в том, чтобы эта конкуренция не превратилась в конфронтацию, и все спорные вопросы решались бы на основе разумного взаимного компромисса.

Вопросами, по которым сталкиваются интересы России и Китая, в частности, являются:

- установление контроля над отдельными объектами и целыми отраслями промышленности, имеющими стратегическое значение (энергетика, урановое производство, добыча редких металлов, золота и т.п.);
- конкуренция в области военно-технического сотрудничества, торговли оружием;
- лоббирование собственных интересов в политических элитах региональных государств;
- альтернативность Северного морского пути проекту Морской Шелковый путь XXI века, а Трансиба – трансцентральноазиатским железнодорожным и автомобильным коммуникациям;
- конкурентная борьба за рынки сбыта.

К слову, Южная Корея также имеет свой взгляд на возрождение Великого Шелкового пути, который во многом совпадает с идеей Китая, но имеет и ряд особенностей. В частности, Сеул предлагает в рамках проекта экономической интеграции «Новая Евразия» создать единую сеть «Экспресс Шелковый путь», объединяющую железнодорожные и автомобильные магистрали от Южной Кореи, через КНДР и КНР в Россию и Центральную Азию, с выходом на Европу. Однако отличительной особенностью корейского предложения является то, что в рамках единого проекта сухопутные перевозки предполагается до-

полнить морским маршрутом по Северному морскому пути, что созвучно интересам России. А общее управление перевозками – передать единой международной логистической структуре.

Вместе с тем, по мнению заместителя председателя Консультативного совета по внешней политике МИД Республики Казахстан Константина Сыроежкина, российский и китайский проекты подразумевают разные цели: если ЕАЭС – это реиндустриализация стран-участников, то проект формирования Экономического пояса Шелкового пути – это продвижение китайских товаров на рынки государств Центральной Азии и России, а через них – в Европу и страны Ближнего и Среднего Востока¹.

Однако как геополитические проекты (а они, по сути, и являются таковыми) они вполне могут сосуществовать и даже дополнять друг друга. Конечно, если России и Китаю удастся договориться о разделе сфер ответственности. Не случайно, презентуя свой проект, Си Цзиньпин говорил о перспективе формирования единого пространства на базе ШОС и ЕАЭС².

Основой для неконфликтного сосуществования и взаимодополнения проектов Евразийского союза и Экономического пояса Шелкового пути, гармоничного сочетания интересов Москвы и Пекина может стать то, что Россия позиционирует себя как лидера на евразийском пространстве, а Китай – в Азии, и в первую очередь, в Азиатско-Тихоокеанском регионе. И оба государства заинтересованы в стабильном развитии всего континента.

В конце концов, Китай, не беря на себя ответственность за возможное чересчур широкое пространственное расширение своей ини-

¹ Эксперт: «ЕАЭС и китайский проект могут сосуществовать и даже дополнять друг друга», 24 июня 2014г., <http://www.notum.info/news/politika/ekspert-eaes-i-kitaisky-proekt-mogut-sosushhestvovat-i-dazhe-dopolnyat-drug-druga>.

² Там же.

циативы, обрастание периферийными, с точки зрения Пекина, транспортными и инфраструктурными проектами в условиях заявленной открытости идеи ЭПШП, будет финансировать только ту его часть, в развитии которой он, собственно, и заинтересован. Однако и у других участников проекта появляется возможность маневра – высвободившиеся силы и средства они смогут перенаправить в наиболее привлекательные для них самих сегменты проекта или на другие цели.

Масштабность проекта позволяет каждой стране-участнице извлечь для себя дополнительные дивиденды.

- Турции становится значительно проще надстроить свои политические интересы, в том числе в рамках идеологии пантюркизма, на предоставляемую ей Китаем экономическую базу единого евразийского пространства, объединяющего все тюркские государства и населенные тюрками регионы, включая Синьцзян-Уйгурский автономный район Китая. В начале 90-х годов прошлого века именно экономическая слабость Турции не позволила ей осуществить проект общетюркской интеграции с Азербайджаном и центральноазиатскими государствами.

Хотя Пекин вряд ли забыл бурную реакцию Анкары и лично премьер-министра Турции Р.Эрдогана, являющегося сейчас президентом страны, на трагические события 5 июля 2009г. в городе Урумчи (административном центре СУАР), когда акции протеста уйгуров переросли в массовые беспорядки. Согласно официальным данным китайских властей, во время инцидента погибли 197 человек¹, более 1700 получили ранения, более тысячи были арестованы.

¹ http://www.russian.xinhuanet.com/russian/2009-07/19/content_908296.htm.

Реджеп Эрдоган назвал эти события геноцидом и пригрозил «включить эту ситуацию в повестку дня» Совета Безопасности ООН, как только Турция станет его непостоянным членом¹.

Несмотря на дальнейшее снижение напряженности в двусторонних отношениях, Турция не отказалась от своих планов по культурной, экономической и политической реинтеграции уйгур в тюркский мир.

- В свою очередь, Китай, безусловно, будет просчитывать устойчивость создаваемой транспортно-транзитной сети с допущением возможной эскалации имеющихся или появления новых этнических или религиозных конфликтов, а также учитывать военно-политические риски глобальной напряженности, с проекцией ее на регионы его интересов.

С этой точки зрения Турция как транзитная территория является для КНР одной из зон рискованного инвестирования: во-первых, она является страной-членом НАТО, во-вторых, одним из тесных союзников США – экономического конкурента и геополитического противника Китая, в-третьих, практически сплошной зоной этнического конфликта между турками и курдами.

С учетом тенденций развития военно-политической ситуации на Ближнем Востоке, а именно, в ареале проживания курдов в Сирии, Ираке и Иране, перспектива дестабилизации всего региона в плане борьбы курдов за создание собственного государства (или государств) становится все более вероятной.

В этой связи «подстраховка» транзитного сухопутного маршрута через Турцию маршрутом в ее обход не станет излишней и необоснованной. Тем более что Пекин при малейшей возможности старается диверсифицировать маршруты – будь то транспортные или трубопроводные. Одним из примеров может служить мар-

¹ <http://meta.kz/307635-jerdogan-nazval-genocidom-sobytaja-v-kitajskom.html>, 13 июля 2009г.

шрут D – четвертой ветки газопровода Туркменистан-Китай, которую Пекин, исходя из необходимости диверсификации маршрутов доставки газа в страну, прокладывает в обход Казахстана. Его не смутили значительные дополнительные экономические и политические издержки: этот маршрут, делая крюк почти в 230 километров, пролегает через горный массив на высотах от 2400 до 5400 метров, в отсутствие какой бы то ни было инфраструктуры, через территории Таджикистана и Киргизии, в которых угрозы политической стабильности из-за воздействия внутренних и внешних факторов уже стали фактически перманентными.

Таким образом, можно ожидать, что Пекин будет заинтересован коммуникационными транзитными возможностями Армении, которая остается островком стабильности в макрорегионе. Особенно с учетом того, что свою военную безопасность Армения обеспечивает в тесном союзе с Россией и через свое членство в ОДКБ – организации, лояльной КНР.

Кроме того, у экономики Армении в свете ее членства в ЕАЭС намечаются перспективы реиндустриализации, что подразумевает рост интереса КНР к продукции некоторых отраслей промышленности РА, и в первую очередь, к химической.

- Реализация проектов Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века еще более укрепит Иран в статусе стратегического, экономического и военно-политического партнера КНР. А для обеспечения пролонгации выхода транспортных маршрутов ЭПШП к Средиземному морю и Тегеран, и Пекин станут еще более заинтересованными в стабилизации ситуации в Сирии и Ираке.
- Привнесение в регион Южного Кавказа культивируемой Пекином практики первоочередности экономического сотрудничества при минимализации влияния военно-политических факторов могут

поспособствовать разблокированию транзитных транспортных маршрутов, в частности, железнодорожного и автомобильного сообщения через грузино-абхазскую и армяно-турецкую границы.

- Осуществление проекта ЭПШП предполагает рост интереса Пекина к Черноморско-Каспийскому региону. В этой связи представляется, что налаживание и расширение деловых контактов между армянскими и китайскими научными центрами и институтами в формате информационно-аналитического сопровождения текущих экономических и военно-политических процессов станет взаимовыгодным и необходимым условием для конструктивного взаимодействия между Китаем и Арменией, в том числе, и с позиций ее членства в ОДКБ и ЕАЭС, в деле установления в регионе атмосферы взаимопонимания и сотрудничества.

Как гласит восточная поговорка: «На большом пути у каждого идущего своя тропинка».

Ноябрь, 2014г.

ՄԵՏԱՔՄԻ ՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԻ ԱՐԱՀԵՏՆԵՐԸ

Մերգեյ Սարգսյան

Ամփոփագիր

«Արևելք-Արևմուտք» անդրաշխարհամասային արդիական տրանսպորտային ենթակառուցվածքի զարգացման անհրաժեշտությունն ընդունվում է աշխարհաքաղաքական և տարածաշրջանային բոլոր դերակատարների կողմից: Ներկայում Մետաքսի մեծ ճանապարհի վերածնման միանգամից մի քանի նախագծեր կան: Դրանցից առավել հեռանկարայինը վերջերս Չինաստանի առաջարկած Մետաքսի ճանապարհի Տնտեսական գոտու նախագիծն է, որը ենթադրվում է իրականացնել Շանհայի համագործակցության կազմակերպության և Եվրասիական տնտեսական միության հիմքի վրա: Հրատապ է դառնում (այդ թվում և Հայաստանի Հանրապետության համար, որը 2015թ. հունվարի 1-ից կդառնա Եվրասիական տնտեսական

միության լիիրավ անդամ և այս կամ այն չափով կներգրավվի եվրասիական տարածքին առնչվող տնտեսական բոլոր նախագծերում) այդ նախագծերի մրցակցային առավելությունների և դրանցում մասնակցությունը համատեղելու հնարավորության մասին հարցը:

ТРОПИНКИ ШЕЛКОВЫХ ПУТЕЙ

Сергей Саркисян

Резюме

Необходимость развития современной трансконтинентальной транспортной инфраструктуры «Восток-Запад» понимается всеми геополитическими и региональными игроками. В настоящее время имеется сразу несколько проектов по возрождению Великого Шелкового пути. Наиболее перспективным из них является не так давно предложенный Китаем проект Экономического пояса Шелкового пути, который предполагается осуществлять на базе Шанхайской организации сотрудничества и Евразийского экономического союза. Актуальным, в том числе и для Республики Армения, которая с 1 января 2015г. станет полноправным членом Евразийского экономического союза и в той или иной степени окажется вовлечена во все экономические проекты, имеющие привязку к евразийскому пространству, становится вопрос о конкурентных преимуществах этих проектов и о возможности совмещении участия в них.

PATHS OF THE SILK ROADS

Sergei Sargsyan

Resume

The need to develop a modern transcontinental transport infrastructure East-West is well comprehended by all geopolitical and regional players. Currently there are several projects for revival of the Great Silk Road. The Silk Road Economic Belt project quite recently proposed by China appears to be the most promising one. It is intended to implement based on the Shanghai Cooperation Organization and Eurasian Economic Union. As the Republic of Armenia becomes a member of Eurasian Economic Union on January 1, 2015 and to one or another extent gets involved in all economic projects related to the Eurasian space, a question raises about competitive advantages of these projects and the opportunity to combine the participation in those.