

Косоруков А.А., Барто Е.В.

## ВЕЛИКИЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ В КОНКУРЕНТНОМ ПРОСТРАНСТВЕ МИРОВОЙ ПОЛИТИКИ

**Аннотация.** В начале XXI века в конкурентном пространстве мировой политики столкнулись концепции различных государств по строительству международных транспортных коридоров в Евразии на историческом пространстве Великого шелкового пути, его сухопутной и морской составляющих. Основными конкурентами в данном процессе выступают Китай (концепция Великого шелкового пути), США (концепция Нового шелкового пути), Россия (Евразийский экономический союз, Шанхайская организация сотрудничества, транзитное геополитическое положение), Европейский союз (ТРАСЕКА, Викинг, ИНОГЕЙТ), Турция, Казахстан, Индия и др. Предметом исследования является конкуренция концепций различных государств по строительству международных транспортных коридоров на пространстве Великого шелкового пути. Методология исследования включает в себя использование таких методов как исторический, сравнительно-описательный, а также критический анализ научной и публицистической литературы. Научная новизна состоит в определении основных особенностей исторического пространства Великого шелкового пути, его сухопутных и морских международных транспортных коридоров; рассмотрение конкурирующих концепций различных государств по восстановлению Великого шелкового пути; анализ места и роли России в процессе строительства Великого шелкового пути.

**Ключевые слова:** Великий шелковый путь, Новый шелковый путь, Евразийский экономический союз, Европейский союз, Китай, США, Россия, ТРАСЕКА, Турция, Индия.

**Abstract.** In the beginning of the XXI century within the competitive realm of world politics, we could observe a clash between the concepts of various states on construction of the international transportation corridors in Eurasia on the historical space of the Great Silk Road, its land and sea components. The main rivals in this process are China (the concept of Great Silk Road, United States (the concept of New Silk Road), Russia (Eurasian Economic Union, Shanghai Cooperation Organization, transit geopolitical location), European Union (Pan-European corridors, VIKING, INOGATE), Turkey, Kazakhstan, India, and others. The scientific novelty consists in the following: determination of the main peculiarities of the Great Silk Road historical space, and its land and international sea transportation corridors; examination of the competitive concepts of various countries on the restoration of the Great Silk Road; analysis of the place and role of Russia in the process of construction of the Great Silk Road.

**Key words:** China, European Union, Eurasian Economic Union, New Silk Road, Great Silk Road, USA, Russia, Pan-European corridors, Turkey, India.

**В** XXI веке в связи с развитием глобализации и интенсификацией мировой торговли значительно возрастает роль транспортных коммуникаций, в частности, проходящих по евразийскому континенту и пересекающих пространство различных интеграционных объединений, будь то Европейский Союз, Евразийский экономический союз, Шанхайская организация сотрудничества и др.

Более двух тысяч лет назад на пространстве Евразии уже существовал и успешно функционировал Великий шелковый путь, во многом определявший процессы борьбы за власть и экономическую мощь различных государств. Еще во времена экспансии державы Александра Македонского начали создаваться долговременные транспортные коммуникации между греческими, персидскими, индийскими и китайскими производителями и потребителями. Из Китая на

европейский континент стал просачиваться до этого времени практически неизвестный шелк, различные специи, а в Китай стали попадать арабские скакуны, бронзовые зеркала, нефрит, лазурит и т.д.

Великий шелковый путь складывался на протяжении многих веков, его транспортные артерии постоянно изменялись, огибая опасные регионы, охваченные конфликтами. Его северный маршрут пролегал вдоль северной дороги, возникшей во II веке до н.э. и использовавшейся для ввоза в Китай товаров из Ферганской долины. Волнения, разоряющие экономики стран, на территории прохождения Великого шелкового пути в I веке н.э. стали причиной прерывания торговли, которая после установления мира продолжилась уже по новому южному пути, а часть товаров продвигалась по Индийскому океану – по морской части Великого шелкового пути. Первоначально по Великому шелковому пути происходило перемещение товаров и технологий, а не людей, так как уровень обеспечения безопасности был крайне низким.

Интенсивность товарообмена снизилась вследствие ухода римлян с Ближнего Востока и арабского экспансионизма в VII веке. Во время регулярно происходивших византийско-иранских войн Персия блокировала караванные пути с тем, чтобы нанести экономический ущерб Византии. Трудности с транспортировкой грузов происходили и в раннеарабский период, после разгрома китайцев в Таласском сражении в середине VIII века, заставившего их покинуть Среднюю Азию. VIII-X вв. были непростыми для осуществления торговли, поэтому речные пути Восточно-Европейской равнины, на которых доминировали хазары и скандинавы-варяги, стали более удачными, чем сухопутные. Увеличение количества товаров и обогащение за счет торговли с Востоком привели к существенному расслоению в этих землях и строительству торговых военных крепостей, ставших в последствии такими государственными образованиями как Волжская Булгария, Хазарский и Русский каганаты.

По истечению ирано-византийских войн в VIII вв. был проложен новый маршрут Великого шелкового пути. Стремление Персии срывать торговые контакты Византии обложением греческих купцов высокой пошлиной стало причиной прохождения пути по территории Северного Кавказа. В результате караваны из Китая и Средней Азии двинулись в обход, огибая Каспийское море с севера.

Создание в XIII веке Монгольской империи, которая овладела почти всей транспортной инфраструктурой Великого шелкового пути и, соответственно, стала более экономически и политически стабильной, послужило развитию торговли на суше. В западной его части в XIV-XV веках транспортные коммуникации начали выстраивать венецианцы и генуэзцы, которые закрепились с помощью торговых крепостей на берегах Черного моря.

К XV веку Великий шелковый путь становится несостоятельным из-за нарастания военных столкновений в Средней Азии, а именно, вторжения туркменов и завоеваний Тамерлана, что послужило расширению морской торговли и началу Великих географических открытий. Ярким примером, свидетельствующим о росте интереса Китая к Великому шелковому пути в морском отношении стали путешествия китайского флотоводца Чжэн Хэ в Персидский залив и к берегам Африки в середине XV века. Столетием позже Турецкая империя и Великое княжество Московское проводили политику изоляционизма, ограничивающую возможности сухопутной азиатско-европейской торговли, так как они занимали пространство от берегов Северного Ледовитого океана до Гибралтарского пролива. У европейских и азиатских стран не оставалось выбора, кроме как искать новые торговые пути по суше и особенно по морю. Быстрота, возможность перевозки больших грузов, относительно низкая цена морского передвижения с конца XV в. повлекли за собой упадок интереса к сухопутному Великому шелковому пути. Хотя некоторые его ответвления в Таджикистане, Афганистане, Китае, Пакистане и Индии не потеряли своего значения до начала XX века.

Однако, свое научное осмысление и признание Великий шелковый путь получил в 1877 году с подачи немецкого исследователя Фердинанда Рихтгофена и его фундаментального труда «Китай». Особую роль в истории Китая Великий шелковый путь приобрел в XX веке во время гражданской войны, после того как СССР построил автомобильную дорогу по северному отрезку уже не функционировавшего Великого шелкового пути в Китай, по которой на протяжении около 3 тысяч километров осуществлялись военные поставки, позволившие правительству Китая не проиграть в борьбе с японцами.

В XXI веке Великий шелковый путь начинает обретать новое содержание. Помимо планов Китая по возрождению морской части Вели-

кого шелкового пути, на суше он может включать в себя три международных транспортных коридора:

1) северный: проходящий по территории Китая, Казахстана, России, Белоруссии, Украины и Европейского союза; 2) средний: проходящий по территории Китая, Казахстана, Узбекистана, Туркменистана, Азербайджана, Грузии, Турции и Европейского союза; 3) южный: проходящий по территории Китая, Таджикистана, Узбекистана, Туркменистана, Ирана, Турции и Европейского союза.

В данной статье рассматриваются концепции различных государств по возрождению Великого шелкового пути в конкурентном пространстве мировой политики.

### **Китайская народная республика**

В мировой политике столкнулись две магистральных концепции возрождения Великого шелкового пути, опирающиеся на геополитическое видение своей роли в мире: американский „Римленд“ („Американское кольцо“ вокруг Евразии) и китайский Великий шелковый путь, проходящий по территории Евразии. Концепция „Римленд“ состоит из военных баз США, которые располагаются на берегах Восточной Атлантики и на протяжении всего евразийского континента вплоть до Корейского полуострова, образуя своеобразное „кольцо“, которое явно мешает Китаю наращивать экономическую мощь. В свою очередь Китай провозглашает концепцию „Экономического пояса Великого шелкового пути“, включая морской „пояс“, оба из которых в перспективе нацелены на то, чтобы превзойти военный потенциал США на Ближнем Востоке и в мировом океане в целом.

Концепция ВШП, формирования „Экономического пояса на шелковом пути“, была озвучена Председателем КНР Си Цзиньпином в 2013 году. Также Си Цзиньпин выдвинул концепцию Сообщества общей судьбы Китай-АСЕАН и совместного построения «Морского шелкового пути XXI века» (МШП) [1]. Из-за экономического несоответствия западных провинций Китая от восточных, проект КНР-АСЕАН был раскритикован первыми. Западные, более отсталые регионы Китая стремятся завладеть доступом к финансовому управлению, чтобы устранить разрыв с восточными регионами. Китай предложил сформировать масштабную экономическую

зону, охватывающую более тридцати стран Евразии с населением больше трех млрд. человек, которые поставляют до 23% мирового экспорта. При этом в ноябре 2014 г. Пекин уже внес 40 млрд. долларов в Фонд шелкового пути.

Географические границы ВШП точно не определены, при этом они берут свое начало в Китае и простираются через Среднюю Азию и Закавказье в Россию. Границы могут быть расширены, включая Юго-Западную Азию, а также Центрально-Восточную Европу. Кроме того речь идет о взаимодействии между Китаем, странами Средней Азии (стратегическое партнерство) и Российской Федерацией (всеобъемлющее партнерство и стратегическое взаимодействие).

ВШП начинается в китайском Сиане, далее следует по восточной территории до Ланчжоу и Урумчи, потом сквозь Среднюю Азию выходит на Ближний Восток и в Европу. МШП следует по Гуандуну и самой южной провинции – острову Хайнань, сквозь Индийский океан, проходит Африканский рог и следует в Красное и Средиземное моря. Конечная цель обоих путей – Венеция. Китай обещает странам АСЕАН в рамках МШП к 2020 году нарастить уровень товарооборота с нынешних 400 млрд. до 1 трлн. долл., а инвестиции увеличить в 2,8 раза [2].

Контроль инвестиций в ВШП и МШП будет производиться Китайским банком развития, финансовая деятельность, согласно плану, будет разграничена по европейскому и азиатскому регионам. Это повлечет за собой развитие нового направления в стратегии Пекина: переход от получения иностранных инвестиций к инвестированию в соседние страны. Китай планирует создать разветвленную инфраструктурную сеть (особенно железнодорожную и портовую), а также осуществить конвергенцию капитала и валютных систем на основе юаня в регионах, через которые пройдут трассы ВШП. Китай уже сделал солидные инвестиции в крупные порты на европейском рынке.

В отличие от принципов «социализма с китайской спецификой» Дэн Сяопина и концепции «гармоничного мира» Ху Цзиньтао Си Цзиньпин выстраивает новую внешнюю политику, ориентированную на возрождение и усиление позиций Китая на международной арене. Инструментарий внешней политики Китая будет по-прежнему ориентирован на использование «мягкой» и «умной» мощи, хотя и с элементами жесткой, в частности, при защите интересов в сопредельных государствах. Основ-

ное содержание инициативы ВШП состоит в пяти аспектах: 1) согласование политических позиций государств, вовлеченных в инициативу, и сближение экономических систем в рамках региональных проектов; 2) развитие транспортной инфраструктуры в трансграничных регионах, постепенное формирование транспортной сети, связывающей регионы Азии, с выходом на Азию, Европу и Африку; 3) стимулирование взаимной торговли через упрощение процедур товарообмена и инвестиций; 4) обеспечение бесперебойного денежного обращения: ведение расчетов в национальных валютах и взаимный обмен валютами, создание региональных финансовых организаций развития; 5) активизация человеческих контактов [3].

К преимуществам инициативы ВШП относятся: 1) комплексность: по сравнению с российским и американским планами ВШП – это всесторонний проект, который распространяется во все стороны света и может принести выгоду около 3 млрд. человек; 2) географическое преимущество: Китай граничит с тремя странами Средней Азии, с Индией и через Кашмир с Пакистаном; 3) внешняя политика Пекина, основанная на экономике, особо поддерживается соседними государствами, в отличие от западных проектов, где упор идет на наднациональные политические структуры; 5) интегративный потенциал: страны Закавказья питают надежду, что стратегия Пекина сможет протянуться и до них; б) финансовые возможности Китая.

Китай рассматривает Среднюю Азию в качестве важного региона, способствующего его собственному экономическому росту через развитие торговых путей, удовлетворяющих китайский спрос на углеводородные ресурсы. Китай стремится развивать на двусторонней основе дружественные отношения со странами данного региона на основе общей исторической судьбы, не нарушать суверенитет данных государств вне зависимости от политического режима, не создавать региональную организацию как политическую наднациональную организацию, устанавливающую сферу влияния Китая. Кроме того, Пекин не приемлет наличие или создание военного блока на территории региона.

Китай демонстрирует большую заинтересованность в развитии многосторонних отношений со странами Средней Азии в энергетике, торговле, финансах и транспортных маршрутах. Одной из самых важных энергетических сделок между странами Средней Азии и Китаем стал

газопровод протяженностью почти 2 тысячи километров, который транспортирует туркменский газ в Китай через Узбекистан и Казахстан. Другим важным энергетическим проектом стал нефтепровод «Казахстан-Китай», ставший первым прямым трубопроводом в Китай, перекачивающий около 15 миллионов тонн нефти в год. Китай планирует увеличить в три раза долю природного газа в энергетическом импорте к началу 20-х гг., в том числе, за счет поставок из Средней Азии. Кроме того, Китай предоставляет странам Средней Азии многочисленные кредиты, например, около 10 млрд. долларов Казахстану в 2009 году. Кредитная политика Китая приведет к сокращению долга в Средней Азии перед российскими компаниями на 5 млрд. долларов.

Китай в рамках концепции ВШП постепенно начинает все больше инвестировать в автомобильные и железнодорожные сооружения, а также в энергетический сектор стран региона. Так, Китай и Турция договорились о строительстве примерно семи тысяч километров железнодорожного пути, соединяющего крупнейшие города Турции. В 2013 году правительство Китая одобрило сооружение магистрали из Китая в Киргизию и Узбекистан стоимостью более двух миллиардов долларов. Пекин также планирует привести замену колеи железных дорог Киргизии вплоть до границы с Россией (1,52 м) в соответствии с международными стандартами (1,44 м) для того, чтобы установить более удобные связи с Турцией и Ираном.

Еще один предполагаемый проект с членством КНР является международный транспортный коридор «Север-Юг», который создаст транспортную инфраструктуру от Балтии до Индии [4]. Главными плюсами международного транспортного коридора «Север-Юг» станет значительное уменьшение пути и стоимости перевозки грузов, так как по сравнению с морским видом транзита транспортировка будет обходиться дешевле [5].

Сотрудничество с Ираном в рамках китайского видения ВШП развивается достаточно бурными темпами: с 2005 по 2014 гг. китайские фирмы заключили с иранскими производителями углеводородов контрактов на сумму более 250 млрд. долларов. Значение Ирана вытекает из его географического положения, близости к Каспийскому морю, транзитному потенциалу для строительства дорог в Европу. В Персидском заливе Иран рассматривается Китаем как противовес арабским странам, ориентированным на

США, а также как союзник на море, способный вместе с Китаем сохранять открытым Персидский залив, если США захотят его заблокировать (в данном контексте Китай обсуждает возможность строительства военной базы на одном из иранских островов).

Саудовская Аравия, несмотря на свои военные связи с США, поставляет на экспорт уже более половины от общего объема в азиатский регион и только 14% в США, что определенным образом влияет на ее благосклонность в отношении китайского видения ВШП, инвестиции КНР в ее инфраструктуру и промышленность. Несмотря на тесные военные связи между США и Саудовской Аравией, последняя стремится сотрудничать с Китаем в области баллистических технологий, способствующих не только ответу на военный рост ее основного соперника в регионе – Ирана, но и несколько уменьшает исключительность ирано-китайских отношений в сфере безопасности.

Ирак также играет для Китая важную роль в целях реализации ВШП. Так, постепенно восстанавливается уровень участия Китая в энергетических проектах в Ираке. Однако основными поставщиками энергоресурсов для Китая остаются Саудовская Аравия, Ангола и Иран.

Греция становится одним из основных партнеров Китая в ЕС, допуская китайского инвестора к ключевым предприятиям страны. Так, в 2010 г. китайская государственная компания COSCO получила полный контроль над крупнейшим в стране портом Пирей, инвестировав почти 4 млрд. долларов и планируя инвестировать в строительство полутора десятка новых портов. Также Китай намерен инвестировать в греческие железнодорожные и судостроительные компании, расширяя свой и без того крупный торговый флот (около пятой части от общемирового торгового флота), укрепляя свои позиции на Черном и Средиземном морях в целях выхода на развивающиеся рынки Европы, Ближнего Востока и Африки.

В военной области ВШП должен способствовать укреплению военных и геополитических позиций Китая в Индийском океане, Персидском заливе и Средиземном море – «нитке жемчуга» [6], состоящей из островных опорных пунктов, которые включают обновленные военные объекты на острове Хайнань, взлетно-посадочную полосу на острове Вуди недалеко от Вьетнама, нефтебуровые платформы и исследовательские суда в Южно-Китайском море, Тайский канал

в южном Тайланде, разведывательные объекты на Великом Кокосовом острове около Малаккского пролива, глубоководный порт в Мьянме, предприятие по морским контейнерным перевозкам в Бангладеше, транспортный коридор по территории Мьянмы (непосредственный выход Китая в Бенгальский залив), порт Хамбантога в Шри-Ланке, военно-морскую базу в Пакистане, модернизированный порт в Судане. Китай стремится построить военно-морскую базу в Аденском заливе или Аравийском море (наиболее вероятный вариант – порт в Йемене, так как Оман и Джибути имеют слишком тесные связи с США и НАТО). Также Китай использует размещение своих военных возможностей зарубежом с целью укрепления своих транспортных возможностей: Пекином было размещено несколько тысяч военных в китайском секторе Кашмира, что вызвало опасения со стороны Индии относительно того, что КНР будет использовать данный фактор для строительства дорог напрямую в Пакистан через пакистанский сектор Кашмира вплоть до пакистанского порта Гвадар на Аравийском море.

Китай намерен продвигать свои стратегические возможности на запад, тогда как Сирия с 2009 года все еще осуществляет встречное движение на восток, хотя и значительно приостановленное вследствие действий ИГИЛ. Две страны планируют выйти на встречу друг другу в районе Каспийского моря. Сирия в рамках стратегии «четырёх морей», сотрудничая с Турцией, Ираном и Азербайджаном, планирует трансформировать возможности своей территории в транспортный хаб, включающий выход к Черному, Средиземному, Аравийскому и Каспийскому морям. Турция уже сейчас стала наиболее важным инвестиционным и торговым партнером Сирии, а Иран остается гарантом безопасности сирийского режима, поэтому треугольник Анкара-Дамаск-Тегеран объединяет общие подходы данных государств к связыванию воедино географического пространства между четырьмя морями, включая территорию Ирака и Кавказа.

Одним из аспектов стратегии четырех морей является строительство энергетической инфраструктуры и железных дорог. На энергетическом фронте Б. Асад стремится расширить Аравийский газовый трубопровод для транспортировки газа из Египта и Ирака по территории Сирии, параллельно работая с Азербайджаном и Россией с целью присоединения к проекту Набукко, то есть, стремясь транспортировать газ в

Турцию и Европу. Более того, соединившись с иранской газотранспортной инфраструктурой, Сирия хотела бы развивать Арабский газовый трубопровод вплоть до подключения к газопроводу Туркменистан-Китай, а также к перспективному нефтепроводу Казахстан-Китай. Планы Асада по строительству железной дороги от средиземноморских портов Сирии до территории южного Ирака вписываются в планы Китая по объединению сетью железных дорог Средней Азии, Ближнего Востока и Европы. Китай в перспективе хотел бы построить высокоскоростную магистраль по территории 17 государств в продолжении уже существующего китайского отрезка с целью распространения своего военного и экономического потенциала в Евразии через развитие транспорта и логистики (уже сейчас Китай в состоянии перебрасывать свои вооруженные силы по своей территории по железной дороге со скоростью 350 км/ч).

Если внешняя политика Китая после правления Мао Цзэдуна в основном была обусловлена внутренними факторами, то главным приоритетом правительства Си Цзиньпина является обеспечение экономического развития и политической стабильности Китая за счет благоприятных внешних факторов. Так, в Средней Азии Китай обеспокоен возможностью «эффекта домино», в результате чего политическая нестабильность в соседних государствах может перекинуться на западные провинции Китая (Пекин негативно реагировал на протестные выступления в Узбекистане в 2005 году, Киргизии в 2010 году, Казахстане в 2011, 2014 гг.). Учитывая, что Казахстан, Киргизия и Таджикистан граничат с нестабильным Синьцзян-Уйгурским автономным районом Китая, обладающим пока еще очень низким в рамках Китая экономическим потенциалом, Пекин обращает особое внимание на тот факт, что большинство населения района являются мусульманами-уйгурами, меньшинство, которое давно требует территориальной независимости. В последние несколько лет Китай стал свидетелем увеличения террористических нападений, которые китайское правительство стремится предотвратить. Китайское правительство, для сохранения суверенитета и территориальной целостности, сделало ставку на борьбу с «тремя злами» (религиозный экстремизм, сепаратизм и терроризм). Для того, чтобы достичь своих целей и снизить местное недовольство, Пекин с 2010 года сменил свою политику «стабильность превыше всего» на стратегию регионального

экономического развития, предполагающую содействие экспорту товаров, производимых в Синьцзяне, в среднеазиатские страны.

Другой двигатель ВШП – это обеспечение энергетической безопасности. В период с 1989 по 2011 гг. Китай демонстрирует средний темп экономического роста в 9-11%, в то время как его энергетические потребности выросли многократно. Страна прошла путь от самодостаточности в 1980-е годы до зависимости от внешних источников для примерно половины своего внутреннего потребления сегодня. В начале 2000-х годов Китай увеличивал свой энергетический импорт из России тридцать раз в попытке ограничить свою зависимость от Ближнего Востока и Африки к югу от Сахары, морские коммуникации к которым являются довольно уязвимыми для пиратов и противодействия со стороны других держав. Сегодня Китай все более настойчиво относится к дальнейшему повышению энергетической зависимости от России, поэтому в настоящее время увеличивает импорт из Казахстана и Туркменистана.

При этом, отчасти перехватывая инициативу у стран Запада, Китай выстраивает новую стратегию по партнерству с арабским миром «1+2+3», где «1» – это цель номер 1 – энергетическое сотрудничество; «2» обозначает инфраструктурный комплекс мер и условий для осуществления торговли; «3» включает в себя три отрасли – ядерная энергетика, ракетно-космический сектор и новые источники энергии [7]. Китай недоволен объемом товарооборота с арабским миром, который в 2013 г. составил всего \$240 млрд., поэтому к началу 20-х гг. это значение планируется увеличить до \$600 млрд. Предполагаемая зона свободной торговли Китая и Персидского залива плюс проекты Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ), способный обеспечить значительные инвестиции в строительство высокоскоростной железнодорожной, портовой инфраструктуры, аэропортов в соответствующих странах, помогут в достижении пекинской цели. АБИИ является крупным проектом Пекина, созданным для большей направленности развития в рамках ВШП. Около 22 стран до сих пор проявляют интерес к АБИИ, уставной капитал которого составляет более 100 миллиардов долларов, что позволяет ему конкурировать с АБР, который работает с капиталом в размере \$ 165 млрд., но в котором преобладает капитал Японии и Соединенных Штатов. Китай пригласил Индию к уча-

стию в АБИИ в качестве члена-основателя. Эта новая финансовая структура также может быть полезной в сокращении зависимости от доллара США и переходе к торговле в соответствующих национальных валютах.

Морская часть ВШП также была озвучена в 2013 году Си Цзиньпином, она может быть использована Китаем в качестве средства дипломатии, помогая китайским лидерам реализовать идею «национального возрождения». Идея развития МШП демонстрирует инновационный подход во внешней политике Китая и его большую стратегию. Морская держава имеет перед сухопутной определенные преимущества: 1) военно-морской и торговый флот более устойчивы к попыткам его сдерживания по сравнению с сухопутными силами; 2) флот имеет большую наглядность, а военно-морской флот выступает в качестве сдерживающего фактора; 3) море позволяет налаживать транспортные коммуникации с любым государством, имеющим выход к морю.

Формулируя сухопутную и морскую части ВШП, Китай переживает своеобразное повторение реформаторских усилий Дэна Сяопина. Некоторые аналитики видят в этом качественный подъем экономического и военного потенциала; некоторые – увеличение национализма среди разных слоев населения. Но речь скорее идет не о стратегическом наступлении Китая на двух направлениях, а об активной стратегической обороне. КНР с конца 70-х годов добился значительных экономических достижений. Южные провинции Китая вновь превратились в «мастерские мира», где грузятся товары и отправляются по маршруту МШП на Запад. Так, успех Пекинского правительства вызывает желание конкурировать с ним. В 2011 году в США была выдвинута концепция «поворота к Азии». Стратегия, которая напоминает принцип «Анаконды», подразумевает собой сдерживание Китая путем разрушения безопасности на морских транспортных путях, по которым транспортируется более 90% грузов. Признаки сдерживания уже проявляются в развитии военного партнерства США со странами региона, также ускоренной разработке Транстихоокеанского торгового пакта, где нет места второй экономике мира. Реакцией на стратегию «поворота к Азии» как раз и стали две части концепции ВШП. Также через морскую часть ВШП Китай стремится придать новую жизнь сложным отношениям с периферийными странами своей внешней поли-

тики и разрядить напряженность в отношениях с соседями.

Если через Морской шелковый путь Китай предлагает целый ряд возможностей развития для стран АСЕАН, то США подогревают беспокойство последних по поводу китайских замыслов. Например, недавнее решение Китая по развертыванию одной из своих нефтяных вышек на спорной территории в Южно-Китайском море обострило напряженность в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Кроме того, данное решение поставило под сомнение последние заявления Китая о дружбе и добрососедстве среди некоторых стран АСЕАН. Развертывание установок еще больше раздуло «китайскую угрозу» в Азии. Филиппины опасаются активности Китая, так как чувствуют, что Китай активно стремится восстановить в регионе региональный прокитайский порядок. Следовательно, Китай должен восполнять дефицит доверия, который существует среди некоторых из его соседей по АСЕАН, предпринимая такие действия.

Две части ВШП стремятся трансформировать Азию и создать стратегическое пространство для Китая, создавая безопасные пути для экспортных товаропотоков с Востока на Запад. Транзитные страны и регионы при этом играют такую же значимую роль. Это касается и стран-участниц АСЕАН, и государств Средней Азии. Объем их рынков составляет 400 млрд. долларов и 40 млрд. долларов, что сопоставимо с рынками Европы или Африки. Экспорт и импорт Китая со странами ЕС в 2014 году составил 590 млрд. долл., со странами Африки – 240 млрд. долларов.

Конечными целями большой стратегии Китая по объединению и реализации на практике двух частей ВШП являются: 1) обретение всеобъемлющей национальной мощи, необходимой для достижения состояния глобальной великой державы, которая не отстает от мирового лидера ни по одному направлению развития; 2) получение стратегического доступа к глобальным природным ресурсам, сырью, материалам и зарубежным рынкам для поддержания экономической экспансии; 3) достижение «трех элементов» развития: а) наращивание военной мощи (в том числе военно-морское присутствие вдоль жизненно важных морских путей), б) многосторонность и многополярность во внешней политике; в) построение всемирной сети друзей и союзников с использованием потенциала дипломатии, торговли, экономической взаимозависимости в рамках соглашений о свободной

торговле, соглашениях о взаимной безопасности, сотрудничестве по линии спецслужб [8].

## США

Концепция Нового шелкового пути (НШП) представляет собой стратегию США для стран Средней Азии, которая включает в себя сдерживание других акторов Евразии, прежде всего Китая, России и Ирана. НШП подразумевает переформатирование евразийского региона, включая Кавказ, и пересмотр или преодоление государственных границ в соответствии с национальными интересами США [9]. При этом в реализации концепции рассматриваются следующие моменты: исключительность интересов США; постановка вопроса о демократизации региона; контроль над регионом, исключающий его интеграцию; замораживание взаимоотношений США с другими геополитическими игроками – Китаем, Ираном, Пакистаном и Россией, если они действуют не в интересах США. Исходя из данной концепции, можно предположить, что упор США будет сделан на многостороннем подходе в регионе, поощрении правительств и неправительственных организаций на действия в интересах США, также не прямое устранение интеграционных процессов, будь то российско-среднеазиатские отношения, увеличение китайского или иранского присутствия в регионе.

С момента объявления Соединенными Штатами планов по реализации концепции НШП в 2011 г., смещающей акцент с вопросов безопасности на вопросы экономики в отношениях США и стран Средней Азии, различные государства начали проявлять повышенное внимание к данной инициативе, имеющей потенциал существенного наращивания объемов транснациональной торговли, экономической кооперации в регионе Средней Азии и прилегающих к нему государствах. Подобное смещение акцентов во внешней политике США в среднеазиатском регионе может стать поворотной точкой, ведущей за собой всплеск государственных и международных инициатив, которые в настоящее время уже проявляются со стороны Китая, Казахстана, Туркменистана, Турции, а также со стороны Таможенного Союза (с 2015 года Евразийский экономический союз [10]), ТРАСЕКА (Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия [11]), ЦАРЭС (Центрально-азиатское региональное экономическое сотрудничество

[12]), СПЕКА (Специальная программа ООН для экономик Средней Азии [13]), ИНОГЕЙТ (Программа международного сотрудничества в энергетической сфере между Европейским Союзом, Причерноморскими и Прикаспийскими государствами [14]) и др.

В 2011 г. США объявили о том, что после вывода вооруженных сил из Афганистана, они будут отстаивать свои интересы в Средней Азии, иницируя сотрудничество в рамках НШП, которая сразу же привлекла внимание многих государств, так как представляет собой более широкое сотрудничество, чем только возрождение исторического Великого шелкового пути. Стратегия НШП направлена не столько на поддержку развития послевоенного Афганистана, сколько на достижение либерализации торговли, развитие экономической кооперации, увеличение объемов торговли и укрепление непосредственных связей между людьми на пространстве Южной и Средней Азии. В ее рамках предполагается строительство международной транспортной сети и переплетение экономических и транзитных связей. Это может быть реализовано через строительство железных дорог, автомобильных шоссе и энергетической инфраструктуры, как например предложенный газопровод из Туркменистана через Афганистан и Пакистан в Индию (ТАПИ). ТАПИ повлечет за собой модернизацию оборудования на пересечении государственных границ и снизит бюрократические барьеры и другие препятствия для свободного перемещения товаров и людей.

Реализуя НШП, США уже оказывают странам Средней Азии финансовую поддержку. В 2010-2015 гг. они выделили около 700 млн. долларов на проекты в области поддержания безопасности, борьбу с терроризмом и наркотрафиком. В эти же годы США потратили около 400 млн. долларов на поддержку проектов развития экономик стран Средней Азии, а в целом с 1992 года они потратили 5 млрд. долларов на развитие свободного рынка и демократии, а также реформ в области здравоохранения и образования. Однако многие из данных инвестиций не оказывали должного влияния на развитие уровня жизни простых граждан вследствие централизованного характера экономик стран Средней Азии и особой роли местных политических элит в их функционировании [15].

Начиная с 2012 года США наращивают свои усилия в рамках НШП, в частности, способствуя строительству электросетей из Узбекистана

и Туркменистана в Афганистан, железнодорожных путей между Казахстаном, Туркменистаном и Афганистаном, заканчивают строительство новой железной дороги от границы Узбекистана до Мазари-Шарифа на севере Афганистана, достигли договоренностей о строительстве к 2017-2018 гг. газопровода ТАПИ. В целом США планируют реализовать в ближайшие годы около 40 инфраструктурных проектов в рамках НШП: американская стратегия CASA-1000 подразумевает строительство гидроэлектростанций от Киргизии и Таджикистана до Афганистана и Пакистана. Группа частных индийских инвесторов также готовы подключиться к данной инициативе США и уже заключили с властями Афганистана соглашение о добыче около 2 млрд. тонн высококачественного железняка. Китайская компания сотрудничает с афганской стороной на втором в мире по объёму медной руды месторождении Айнак в Афганистане. В 2012-2013 гг. правительство Афганистана объявило несколько тендеров в области добычи меди и золота, гарантируя дополнительные возможности для финансовых групп, стремящихся инвестировать в НШП.

Помимо наращивания инвестиций в капитальные проекты – газопроводы, железные дороги, в рамках НШП постепенно упрощаются процедуры пересечения границ. Так, в Душанбе (Таджикистан) был открыт специальный колледж для подготовки персонала, занятого в сфере управления трансграничными процессами, а в Бишкеке (Киргизия) был учрежден Учебный таможенный центр, которые призваны укрепить связи на техническом и кадровом уровнях между Афганистаном и государствами Средней Азии.

Особенностью развития НШП является стремление США расширить пространство демократических государств на его пути, то есть придать проекту политическое измерение. Иран практически не участвует в данном проекте, несмотря на близкое географическое положение, вследствие того, что политические изменения, к которым может привести участие в НШП, являются слишком рискованными.

Относительно небольшая выгода от реализации данного проекта для экономики самих США – еще одна особенность заинтересованности Вашингтона в НШП, так как торговля с ключевыми экономическими лидерами Евразии осуществляется морским путем, однако сама их вовлеченность в региональные транспортные потоки снижает потенциал гегемонии Китая и

интегративный потенциал российского Евразийского экономического союза.

НШП предоставляет странам Средней Азии возможность привлечь на свою сторону сильную державу из другого региона, тем самым создать баланс сил между великими державами и сохранить свою относительную самостоятельность. Обязательства США по продвижению демократического режима также будут способствовать становлению в данных государствах более открытых политических систем. Для Казахстана, Киргизии, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана вывод США своих войск из Афганистана в 2014 году уже обостряет проблемы в области безопасности, экономического сотрудничества и развития, однако они продолжают сотрудничество с США и Западом в целом в целях сохранения внешнеполитического маневра перед лицом усиления присутствия Китая и России в регионе. Усилия США по стабилизации Афганистана и его экономическому развитию приветствуются всеми странами Средней Азии, однако на сегодняшний день США не выделяют достаточного количества ресурсов для того, чтобы данный процесс стал реальностью.

НШП является конкретизацией американской стратегии Большой Средней Азии, объединяющей Среднюю и Южную Азию, страны Закавказья и даже Монголию и китайский Синьцзян. Эта стратегия опирается на представление о геостратегическом единстве всего этого пространства и является первостепенной для США в целях восстановления проамериканского баланса сил в Азиатско-Тихоокеанском регионе. В рамках данной стратегии следует подчеркнуть важность открытия южного транспортного коридора, идущего из Гамбурга в Ханой через Кавказ, Туркменистан, Афганистан, Пакистан, Индию и другие страны. Важность этого проекта огромна, так же как и соединение Афганистана с его северными соседями границей с быстрым и эффективным пропускным режимом. Если эти вещи будут сделаны, весь регион получит огромный стимул для развития экономики.

Если России и Китая постепенно увеличивают свое влияние в среднеазиатском регионе, то США пока не проявляют должной активности для реализации своей концепции НШП. Основная проблема интеграции государств Средней и Южной Азии состоит в недоверии самих участников проекта. Среднеазиатские страны боятся Афганистана, который предстает перед ними как самый проблемный партнер. Выведение амери-

канских войск с афганской земли может повлечь за собой дальнейшее развитие конфликта.

Отсутствие экономической целесообразности НШП проявляется в том, США не считают возрождение сухопутного пути, по которому когда-то шли караваны, реально осуществимой идеей и значимой заменой морских транспортных коммуникаций. Однако, Вашингтон через концепцию НШП стремится оттеснить инициативы Москвы и Пекина на периферию НШП. НШП при этом плохо коррелирует с интересами России по углублению сотрудничества в рамках ОДКБ, что может повлечь за собой конфликтность интеграционных и транспортных проектов в пределах данного региона. Исходя из логики американской внешней политики, можно предположить, что главной целью НШП является интеграция огромного пространства Евразии с центром в Афганистане, контролируемом США и после 2014 года. При этом Вашингтон склонен игнорировать интересы других глобальных игроков и пока не может конкретизировать выгоды для стран Средней Азии от реализации НШП [16].

В ответ на активность Китая на пространстве реализации концепции НШП США и их союзники принимают определенные шаги: 1) формулируют под эгидой НАТО в рамках ее новой стратегической доктрины общую европейскую политику в области энергетической безопасности. ШОС с подачи Китая также формулирует своеобразный ответ на инициативу НАТО, стремясь сформировать в Средней Азии самостоятельную энергетическую коалицию, обеспечивающую более устойчивую и сильную позицию на переговорах с ЕС. Все это требует стратегического лидерства США по отношению к своим союзникам по ЕС и НАТО, а также реализации ряда проектов: а) строительство морского газопровода из Израиля в Грецию, формирующего Южный энергетический коридор ЕС, в условиях невозможности до 2020 года восстановить объемы экспорта газа из Ирака и недостаточных объемов экспорта газа из Азербайджана; б) формулирование политического курса НАТО в Евразии по отношению к Китаю. По аналогии с Советом Россия-НАТО США хотели бы создать Совет Китай-НАТО, снижающий взаимные озабоченности в связи с обостряющейся конкуренцией за энергетические ресурсы региона; 2) вовлекают Китай в политику давления на Иран, а также отстаивают трубопровод ТАПИ. США через ООН будут подталкивать Китай к включению

в проект ТАПИ, будут продолжать использовать форум 5+1 (5 постоянных членов Совета Безопасности ООН + Германия) для вовлечения Китая в политику сдерживания иранской ядерной программы. Также Китаю могут предложить заменить Индию в проекте трубопровода по территории Иран-Пакистан-Индия, который поможет иранскому энергетическому сектору и нейтрализует санкции ООН, а также снизит санкции США в отношении иранской ядерной программы; 3) стремятся стабилизировать Афганистан: после вывода американских войск потребуется поддержка Китая и России, как в вопросах обеспечения безопасности, так и в вопросах экономического развития страны. Для Китая это будет возможностью снизить влияние Талибана и Аль-Каиды на Синьцзян-Уйгурский автономный район и Тибетский автономный район, для России это станет возможностью проявить свой лидерский потенциал в Средней Азии в вопросах безопасности [17].

### Европейский союз

ЕС отстаивает многосторонний подход к решению вопроса развития транспортных коммуникаций на маршруте Великого шелкового пути. Основной инициативой ЕС в данной области стал проект строительства ТРАСЕКА (Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия), организующий международные перевозки с участием ЕС и 13 государств-партнеров. Проект направлен на содействие развитию региональной экономики, укрепляющей транспортные связи между Европой и Азией. ТРАСЕКА сосредоточен на пяти основных областях: морской транспорт, воздушные маршруты, автомобильные и железные дороги, транспортная инфраструктура и транспортная безопасность. Европейская комиссия финансирует ТРАСЕКА с момента его запуска в 1993 году, но с 2009 года он финансируется государствами-членами. К настоящему времени в рамках программ ТРАСЕКА осуществляется более 80 проектов технического содействия и 20 инвестиционных проектов, общей стоимостью более 250 миллионов евро.

Реализация программ ТРАСЕКА стала возможной благодаря привлечению крупномасштабных инвестиций со стороны таких организаций, как Европейский Банк Реконструкции и Развития, осуществляющий инвестиции в целях осуществления проектов по строительству пор-

тов, железных и автомобильных магистралей по маршруту транспортного коридора ТРАСЕКА, Всемирный Банк, финансирующий крупные проекты автодорожного сектора Армении и Грузии, Азиатский Банк Развития, выделяющий значительные средства на усовершенствование автодорожной и железнодорожной сфер, а также Исламский Банк Развития, инвестирующий в развитие транспортного сектора стран-участников ТРАСЕКА.

Проект ТРАСЕКА также включает инициативу Шелкового ветра, которая нацелена на строительство высокоскоростных контейнерных маршрутов между странами Европы, Кавказа и Средней Азии, а также разработку и внедрение передовых технологий как в области электронного обмена информацией, так и в области упрощения процедур пересечения границ и сокращения времени транспортировки. Инициатива Шелкового ветра была запущена в 2012 году на территории Турции, ее первоначальной целью было завершение строительства трубопровода Баку-Тбилиси-Карс в 2014 году, однако данная инициатива стала поддерживаться США и теперь укладывается в логику концепции Вашингтона – НШП, которая направлена на расширение транзитных маршрутов между Европой и Азией.

Еще одной инициативой, поддерживаемой ЕС, является железнодорожный проект «Викинг», который соединит скандинавские страны с Китаем через Кавказ и Среднюю Азию. Этот интермодальный проект включает в себя как строительство железных дорог, так и развитие морских маршрутов. Железнодорожный проект «Викинг» был начат в 2003 году, но окончательно набрал обороты только в 2007. В октябре 2011 года Казахстан выразил заинтересованность по присоединению к проекту. В настоящее время инвестиции в железнодорожную и портовую инфраструктуру призваны наладить новые экономические взаимосвязи и привести к достижению партнерских отношений участников.

ИНОГЕЙТ стал еще одной важной международной инициативой ЕС на пространстве Великого шелкового пути, которая направлена на реализацию политики сотрудничества в области энергетики между странами-участницами (Армения, Азербайджан, Беларусь, Грузия, Казахстан, Киргизия, Молдавия, Туркменистан, Турция, Узбекистан, Украина, Таджикистан). Проект ИНОГЕЙТ имеет четыре основные цели: сближение энергетических рынков на

основе руководящих принципов внутреннего энергетического рынка ЕС; укрепление энергетической безопасности путем расширения импорта и экспорта энергоресурсов, поддержание спроса; поддержка устойчивого энергетического развития, включая развитие энергоэффективности и возобновляемых источников энергии; привлечение инвесторов в энергетические проекты. Проекты, которые были реализованы в рамках ИНОГЕЙТ, включают инвестиционный проект Транскаспийско-черноморского газового коридора и проект «Энергосбережение» в странах Восточной Европы и Средней Азии.

С 2005 года ЕС осуществляет специальную Программу расширения трансевропейских транспортных путей в соседних странах и регионах, которая стала основой транспортной политики ЕС в Евразии на ближайшие годы. Основу данной программы составляет акцент на сотрудничестве на уровне международных организаций, отражающий философию внешнеполитической стратегии ЕС. При этом автомобильный транспорт и его развитие определяются как ключевая рыночная ниша при осуществлении перевозок между Китаем и Европой. Подход ЕС полностью соответствует целям и задачам таких международных организаций как ООН, в том числе уставным целям ООН и ее программам развития в новом тысячелетии.

### Турция

Турция с точки зрения своего географического положения становится ключевой страной для реализации южного и среднего коридора в рамках ВШП. В этой связи благосклонности турецкого правительства стремятся добиться многие великие державы, заинтересованные в бесперебойных поставках грузов между Азией и Европой по сухопутному маршруту. Будучи членом НАТО, подписав еще в 1963 г. договор об ассоциации с ЕС, Турция развивает военнотехническое сотрудничество с Китаем, вытесняя с данной позиции главного вненатовского партнера – Израиль, и является одной из самых загруженных с точки зрения строительства трубопроводов страной региона.

В 2006 году Турция, Грузия и Азербайджан запустили трубопровод Баку-Тбилиси-Джейхан, проект которого был поддержан США в целях поставки нефти на западные рынки в обход России и Ирана. Премьер-министр Турции Эрдоган назвал трубопровод «Шелковым путем

XXI века», так как трубопровод может повысить уровень экономического развития, сотрудничества и стабильности в регионе, который в свое время был границей холодной войны между НАТО и Советским Союзом.

В 2008 году Турция инициировала начало проекта «Шелкового пути», нацеленного на упрощение и унификацию таможенных процедур и возрождение исторического Великого шелкового пути в качестве моста между европейскими и азиатскими рынками. Особое внимание было уделено развитию широкой сети железных и автомобильных дорог, таможенных центров, энергетических коридоров и линий газопроводов, способствующих становлению региона в качестве одного из центров мировой экономики. В рамках данного проекта планировалось укрепление взаимосвязи между такими странами как Азербайджан, Грузия, Индия, Ирак, Иран, Казахстан, Киргизия, Монголия, Пакистан, Россия, Сирия, Таджикистан, Узбекистан, Афганистан, Китай и Южная Корея, а также подключение к данному процессу таких организаций как Всемирная таможенная организация, Европейская экономическая комиссия ООН, Европейская организация по экспедиции и логистике, Международный союз дорожного транспорта.

В 2009 году в Баку было объявлено о запуске проекта «Караван-сарай», сфокусированного на эффективности транспортных путей в рамках проекта «Шелкового пути» и особенно пропускных пунктов. На следующем форуме, состоявшемся в Тегеране в 2010 году, было достигнуто соглашение о возрождении Великого шелкового пути путем модернизации железных дорог и интенсификацию работ в рамках Организации экономического сотрудничества.

В 2011 году Турция активизировала свою работу в европейском проекте ТРАСЕКА и способствовала созданию постоянного секретариата в качестве его административного органа, ответственного за реализацию и осуществление выдвинутых инициатив. Так как не все страны на пространстве исторического Великого шелкового пути являются членами ТРАСЕКА, Турция в рамках ТРАСЕКА одобрила Меморандум о взаимопонимании, направленный на дальнейшее расширение проекта. Полное выполнение проекта критикуется некоторыми аналитиками, так как отдельные участки особенно сложно реализуемы (например, путь из Синьцзяна в Ферганскую долину). Кроме того, политическое регулирование проекта является еще одной про-

блемой, в особенности это касается обеспечения безопасности и политической стабильности всех участников проекта. В итоге, сравнительные преимущества ТРАСЕКА не очевидны.

Помимо прочего, существует множество других важных транспортных инициатив, которые одобрены Турцией. Например, создано и успешно функционирует Турецкое агентство по международному сотрудничеству и развитию, которое является неправительственной организацией, созданной в 1992 году для содействия социальному и экономическому развитию. Оно предоставляет финансовую и техническую поддержку различным государствам, в частности, государствам Средней Азии. Другой важной инициативой является Конфедерация предпринимателей и промышленников Турции, неправительственная организация, учрежденная в 2005 году и организовавшая множество мероприятий, таких как «Иностранные торговые мосты», которое объединяет множество азиатских бизнесменов из Средней Азии в целях развития торговли и содействия международному сотрудничеству.

Усиление внимания Турции к государствам и народам Средней Азии отражает давнюю историю их родства. Турция уже неоднократно подчеркивала важность исторических, этнических, языковых и культурных связей со странами Средней Азии и во многих случаях эти связи способствовали продвижению значительных многосторонних проектов между Турцией и республиками Средней Азии. Создано множество турецких школ, университетов и диалоговых центров, которые предлагают не только качественное образование и культурное взаимодействие, но и облегчают создание и развитие новых деловых взаимоотношений.

По сравнению с американской инициативой НШП турецкий проект имеет более четкую и всеобъемлющую структуру. С точки зрения рабочей структуры, турецкая инициатива создает многостороннюю и прозрачную систему, успешно функционирующую с 2008 года, и включает большее количество стран, расположенных на пространстве Великого шелкового пути. Еще одним отличительным свойством является то, что в то время как инициатива США направлена на изоляцию Ирана, турецкая инициатива рассматривает Иран в качестве партнера и государства-участника различных транспортных проектов. Более того, турецкая инициатива направлена на ускорение и стандартизацию таможенных про-

цедур, упрощение процедур пересечения границы в рамках интеграционного взаимодействия государств региона.

### Казахстан

Обладая ВВП в размере 265 млрд. долларов на 2015 г. – больше, чем все другие страны Средней Азии вместе взятые, Казахстан является региональным лидером с крупнейшей и быстро развивающейся экономикой. За последнее десятилетие экономический рост в Казахстане был одним из самых высоких в мире. Политическая стабильность и сильная экономика создают благоприятный климат, который к настоящему моменту привлек более 160 млрд. долларов прямых иностранных инвестиций с 1993 года. Для того чтобы идти в ногу с быстро растущей экономикой, Казахстан стремится диверсифицировать своих торговых партнеров, увеличить объем текущих бизнес-операций и найти новые рынки сбыта. Возможности и альтернативы, предусмотренные новыми инициативами на пространстве Великого шелкового пути, удовлетворяют потребности Казахстана.

Вступление в Таможенный союз и взаимодействие с Россией в рамках Евразийского экономического союза позволяет Казахстану расширить свой рынок, получить выгоду от нетарифных торговых возможностей и упростить трансграничные транспортные и таможенные услуги. Кроме того, контролируя южную границу российского проекта в Средней Азии, Казахстан повысил свою значимость как партнера, соединяющего остальные страны Средней Азии с Россией.

Казахстан также ищет новые пути сотрудничества на пространстве Великого шелкового пути. Например, большинство грузов, поступающих из США и Европы в Афганистан, проходит через прикаспийский казахстанский город Актау. Казахские власти видят трансформацию Актау после вывода войск США из Афганистана в 2014 году в региональный транспортный узел и закрепление его ключевого местоположения вдоль маршрутов Великого шелкового пути. Казахстан уже сейчас получает значительные инвестиции из Китая для добычи природных ресурсов и строительства автомобильных и железных дорог. Казахстан также тесно сотрудничает с Турцией для улучшения транспортных и таможенных услуг; он также получает значительные инвестиции от различных частных турецких

компаний. Все эти различные двусторонние и многосторонние обязательства обеспечивают Казахстану не только диверсификацию торговли и экономическую гибкость, но также и политический маневр между великими державами.

Важно подчеркнуть, что Казахстан стремится реализовать свой национальный план возрождения Великого шелкового пути, возродив свою историческую роль и став бизнес-центром транзита в Средней Азии. В результате реализации этого плана, к 2020 году объем транзитных грузов, проходящих через Казахстан должны удвоиться с дальнейшими планами достижения 50 миллионов тонн грузов в год. Региональный транзитный потенциал Казахстана и его интеграция в мировую транспортную сеть могут быть реализованы через дальнейшее развитие инфраструктуры, упрощение пограничных процедур и сокращение бюрократических процедур. Казахстан также видит конструктивный потенциал в американском проекте НШП, в результате чего стремится улучшить свое положение во Всемирном банке и добиться выполнения пяти ключевых принципов банка – скорость, сервис, безопасность, стоимость, стабильность – в рамках активизации своего участия в инициативе НШП.

На сегодняшний день наиболее интенсивным примером сотрудничества с выходом в практическую плоскость стало участие Казахстана в многостороннем проекте международного транспортного коридора «Западная Европа – Восточный Китай». Коридор соединит Европу с Азией через российские города от Санкт-Петербурга до Оренбурга, ряд казахстанских городов, включая Алматы, и завершится в китайском городе Ляньюньган. Коридор станет одним из самых технологически продвинутых торговых путей с высококачественной автомобильной и придорожной инфраструктурой и технологическими инновациями, такими как доступ к интернету, видеонаблюдение и доступ к прогнозу погоды на всем протяжении маршрута. Протяженность дороги составит около 8445 км. (2233 км будет проходить через Россию, 2787 км через Казахстан и 3425 км по территории Китая). Проект был одобрен властями Казахстана и получает поддержку Всемирного банка. Старт проекту был дан в мае 2012 года, и он будет завершен даже раньше запланированного 2017 года.

Данный транспортный коридор станет самым быстрым евразийским транспортным маршрутом, произойдет существенное сокращение времени доставки товаров из Китая на европей-

ские рынки. На сегодняшний день время доставки через Транссибирскую железнодорожную магистраль занимает около 14 дней, 45 дней занимает доставка через Суэцкий канал, в то время как транспортировка по международному транспортному коридору «Западная Европа – Западный Китай» будет составлять всего около 10 дней. Если говорить о возможной конкуренции данного транспортного коридора с российским Транссибом, то следует отметить, что говорить о прямой конкуренции слишком рано: Транссиб преимущественно перевозит грузы с Корейского полуострова, Северо-Восточного Китая и Японии, а данный транспортный коридор – из южных и восточных провинций КНР. Однако, транспортный коридор длиннее Транссиба на 1,6 тысяч километров, обременен необходимостью пересекать Казахстан, где китайские товары вынуждены замедляться в связи с неотрегулированными процедурами таможенного оформления и логистики.

## Индия

Наземные связи Индии с соседними государствами в рамках возрождения ВШП начинают изменяться. Индия проявляет повышенный интерес к строительству автомобильного сообщения с Бангладешом, Мьянмой и даже с Пакистаном и Китаем, с которыми до сих пор не были урегулированы приграничные территориальные споры в Кашмире.

Для увеличения уровня финансирования дорожного строительства Индия активно работает с Азиатским банком развития, который финансирует развитие сети скоростных автомагистралей на северо-востоке Индии как части всеобъемлющего плана по объединению автомобильных дорог Вьетнама, Таиланда и Афганистана через территорию Индии. Более того, после разрушительного землетрясения в Кашмирском регионе в 2005 г. Индия и Пакистан начали активнее создавать разнообразные связи по автодорогам через линию контроля для создания благоприятных условий поставок гуманитарной помощи и развития торговли. Также Индия обсуждает вопросы автодорожных связей с Хиньянским автономным регионом Китая с целью обеспечения будущих подсоединений к маршрутам, объединяющим Европу и Азию в рамках ВШП.

Индия характеризуется быстро растущей экономикой, для обеспечения роста которой не-

обходимы новые дороги. Сооружение автомагистрали между Индией и ЕС является более сложной задачей, так как территория государства разделена горной цепью Гималаев. Кроме того при транспортировке грузов транспорт должен проходить по конфликтным территориям и высокогорным местностям, что значительно усложняет задачу. Тем не менее, Индией реализуется проект «Золотая четырехсторонняя система скоростных автомагистралей», связывающая основные городские центры Индии с Азией, особенно с Китаем. Индии необходимы узловые дорожные центры на юго-западе и дальнем западе КНР, в свою очередь Нью-Дели предоставит Пекину доступ к портам Бенгальского залива. Препятствиями для реализации проекта являются недостаточное количество транспортных средств, бюрократические и правовые препятствия, политические конфликты и беспорядки в приграничных районах, пересеченная высокогорная или непроходимая лесистая местность, коррумпированный пограничный контроль, трудности в двусторонних межгосударственных отношениях, зависимость автомобильного транспорта от ограниченных топливных ресурсов, потенциальное негативное воздействие дорожного движения на окружающую среду. В результате дата завершения этого проекта откладывалась уже несколько раз.

Нью-Дели вынуждены поддерживать партнерские отношения с Пекином для совершения сделки. И хотя Китай и Индия являются стратегическими конкурентами на мировом рынке, быстрый рост торговли между ними приведет к большей заинтересованности в партнерстве в области транспорта и инфраструктуры в целом, нежели в соперничестве в регионе. Крупнейший проект «Азиатская скоростная автомагистраль» от Токио до Стамбула после ее прохождения по территории Индии предоставит ей огромные транспортные возможности. Для того чтобы полностью удовлетворить интересы своего рынка и экономик других стран, Индии придется усовершенствовать систему управления автомобильными перевозками, тем самым повышая пропускную способность. Включаясь в развитие морской части ВШП, Индии следует решать проблему перегруженности портов, касающуюся также портов Восточной и Северо-Восточной Азии. Развивая автомобильное сообщение с другими странами, Индия и индийские компании получают доступ к портам соседних стран, и наоборот.

Индо-пакистанское и индо-китайское сотрудничество также постепенно выходит на новый уровень. Так, Индией и Пакистаном прилагаются совместные усилия для развития иранского порта Чаба-хар и среднеазиатских наземных связей, при этом Пакистан и Китай, учитывая озабоченности Индии по вопросам территориальной целостности в Кашмире, создают основу для стратегического китайско-пакистанского сотрудничества в юго-западном Пакистане. Китай оказывает значительную помощь Пакистану в развитии пакистанского порта Гвадар, помогает наладить всепогодные скоростные автомагистральные связи, соединяющие западные регионы Китая, среднеазиатские государства с портовой инфраструктурой Пакистана. Однако с точки зрения безопасности Китаю и Индии следует отложить в сторону взаимные озабоченности и начать совместно реагировать на общие угрозы в сфере безопасности, исходящие от Талибана.

Индии необходимо предпринять многосторонние и двусторонние шаги по развитию трансграничного автомобильного транспорта и торговли. Магистральные трансграничные перевозки между Индией и евроазиатскими государствами невозможны, если Индия не станет членом Международного союза автомобильного транспорта и участником конвенции Международных дорожных перевозок. Членство в Международном союзе автомобильного транспорта требует, чтобы одна или более промышленных ассоциаций Индии с одобрения индийского правительства стали членами данного союза с полномочиями выдавать международные транспортные документы. Однако на сегодняшний момент насущными проблемами Индии являются беспорядки на ее границах, в частности, на тех, которые обеспечивают наземные маршруты в направлении евроазиатских государств или доступ к основным глубоководным портам. Решающими в этом являются отношения с Китаем, Пакистаном, Мьянмой, Бангладешем и Непалом. Опыт европейского и евроазиатского трансграничного автомобильного транспорта показывает, что основным условием успешной перевозки и торговли является не столько качество дорожной инфраструктуры, сколько желание совместно упорядочить и управлять таможенными процедурами при пересечении границ. Быстрое и беспрепятственное пересечение границ должно предоставить видимые преимущества перевозчикам, а хаос и беспорядки могут

вызвать быструю дезорганизацию международной торговли и рост издержек.

Если Индия по-прежнему остро нуждается в высокоскоростной инфраструктуре и транспортных связях и сделала пока явно недостаточно для их строительства, то Китай уже разработал и реализует сложную концепцию сухопутной и морской торговли, чему также способствует его длинная береговая линия. Индии следует сделать серьезные шаги в направлении развития прибрежной морской инфраструктуры, активнее привлекать иностранные инвестиции и использовать их на постоянной основе. Индия может использовать возможности китайской стратегии МПШ для улучшения своей морской инфраструктуры, включая строительство высококачественных судов и портов мирового класса. Что еще более важно, это поможет Индии и странам АСЕАН укрепить морские коммуникации, которые на сегодняшний день ограничены в связи с отсутствием должной инфраструктуры. Индия и Китай также могут совместно работать в вопросах оказания гуманитарной помощи и ликвидации последствий стихийных бедствий, а ВМС Индии и ВМС КНР могут сотрудничать и развивать наиболее оптимальные методы оперативной деятельности для совместных операций на море.

### **Россия**

Террористическая активность на Ближнем Востоке и в Средней Азии угрожает не только Китаю, но и России, перекрывает транзитные пути из АТР в Европу, частично проходящие по территории нашей страны. Через территорию России пройдет Евразийский сухопутный мост, связывающий порты Тихого океана Транссибирской магистралью с европейской частью России, выходящей к Евросоюзу. Южная ветвь Евразийского сухопутного моста идет из Китая и Казахстана через Россию, территорию «Хартленда», если использовать терминологию Х. Макиндера. Именно наличие этих двух международных транспортных коридоров тревожит США. При этом, чем жестче Вашингтон проводит политику по отношению к России, тем Москва больше ориентирована на стратегическое сотрудничество с Пекином.

Россия заинтересована в развитии Великого шелкового пути и получении выгод от трансграничного сотрудничества. В советский период Средняя Азия получала огромные инвестиции

как составная часть СССР в различных областях, таких как промышленность, энергетическая инфраструктура и транспорт. Современные государства Средней Азии, являясь для России странами ближнего зарубежья, по-прежнему сильно зависят от инфраструктуры, разработанной еще в советское время. Таким образом, нынешняя политика России в отношении государств Средней Азии фокусируется как на новых проектах и инвестициях в инфраструктуру, так и на поддержании построенной в советский период инфраструктуры в целях продолжения выгодного сотрудничества, освоения богатых природных ресурсов и создания соответствующих наднациональных структур.

Основным региональным интеграционным проектом Российской Федерации на пространстве ВШП стал Евразийский экономический союз, создающийся как экономический и в перспективе политический союз между бывшими советскими республиками Белоруссии, Казахстана, Киргизии, Армении и России. Важным шагом к формированию Евразийского экономического союза было создание в 2010 году Таможенного союза, подписанного тремя членами – Россией, Казахстаном и Белоруссией. Киргизия и Армения присоединились к нему в 2014 году, Таджикистан объявил, что он собирается рассмотреть вопрос о присоединении к Союзу, однако процесс его приобщения во многом зависит от членства Киргизии.

С одной стороны, существуют определенные политические трения между концепцией США по возрождению Великого шелкового пути и российским видением региональной интеграции. Соединенные Штаты рассматривают Евразийский экономический союз как попытку бывших советских республик воссоздать СССР, Россия же видит в американской концепции НШП попытку ослабить связи внутри Евразии. В этом смысле американскую концепцию НШП можно рассматривать как метод противостояния российскому влиянию на страны Средней Азии. С другой стороны, есть общие экономические выгоды в американской концепции НШП, китайской концепции ВШП и российском проекте ЕАЭС, которые могут предоставить взаимные выгоды всем участникам. Например, если вначале Россия открыто выступала против американского проекта «Регионального электроэнергетического рынка Средней и Южной Азии», то впоследствии она изменила свою позицию и начала инвестировать в проект, так как

увидела со стороны США готовность учитывать российские интересы.

Россия заинтересована в инвестировании в энергетические проекты, такие как гидроэнергетические проекты в Таджикистане и Узбекистане, а также в разработку углеводородных ресурсов Узбекистана и Казахстана. Например, Россия участвовала в строительстве Сангтудинской ГЭС, которая производит около 10 процентов производства электроэнергии в Таджикистане; также Россия согласилась предоставить почти 2 млрд. долларов, чтобы помочь Киргизии построить гидроэлектростанцию.

Хотя Россия в проекте евразийской интеграции и не ставит целью воссоздание СССР, тесная интеграция на его пространстве на новой ценностной, политической и экономической основе вполне оправданна. Евразийский экономический союз для России является проектом, направленным на восстановление геополитической и геоэкономической активности в Евразии и, в частности, Средней Азии, а также для максимизации взаимной выгоды от международной торговли. Конфликтные события последнего времени, особенно остро проявившиеся в Украине, актуализируют вопросы гибкого формата кооперации в Евразии, поиска приемлемой, выгодной всем участникам, вне зависимости от геополитических амбиций, экономической альтернативы, построенной на прагматичной основе и реальной с точки зрения финансового обеспечения [16].

Таким форматом кооперации с участием России стала Шанхайская организация сотрудничества, укрепляющая кооперацию в Евразии. Среди приоритетов России в данной организации можно обозначить: увеличение роли ШОС в системе региональной безопасности, развитие международных экономических проектов, а также взаимодействие в культурных и гуманитарных сферах. При этом Россия готова налаживать связи ШОС с Евразийским экономическим союзом, с ООН и другими организациями. ООН также проявляет заинтересованность в укреплении сотрудничества с ШОС по стабилизации региона. Площадка ШОС стала проектом, способным практически регулировать международную обстановку.

В 2014 году страны ШОС заключили соглашение по созданию благоприятных условий для международных автомобильных перевозок, целью данного проекта стало проектирование сети автомобильных маршрутов, включая транспор-

тний коридор Европа – Восточный Китай, который даст возможность объединить порты Желтого моря с портами Ленинградской области, и даст больше возможностей для транспортировки китайской продукции в Европу, а российской – в Азию. Предполагается, что участники ШОС утвердят программу совместного развития автодорожных магистралей.

Важным направлением развития России выступает экономическое возрождение Дальнего Востока, необходимость которого особенно выпукло проявляется в условиях быстрого роста стран Азиатско-Тихоокеанского региона и способно ускориться в контексте возрождения Великого шелкового пути. Россия разработала соответствующий перспективный сценарий по развитию Дальнего Востока, ориентация которого будет направлена на экспорт в страны региона и на расширение Транссибирской магистрали. При этом важно учитывать, что Дальний Восток является центром региона, совокупный ВВП которого достигает 50 трлн. долларов. В случае, если объем российского экспорта вырастет хотя бы до 2% от ВВП АТР, валовой региональный продукт Дальнего Востока удвоится. Экспортная модель будет осуществлена, если на территории Дальнего Востока будет действовать свободная экономическая зона по сингапурской модели: с привлечением производств крупных транснациональных корпораций. В рамках ШОС следует создавать на Дальнем Востоке территории опережающего развития, способствовать возрождению ВШП и Китайской Восточной железной дороги. Председательство России в ШОС в 2014 году открыло новые перспективы для развития Дальневосточного региона [18], основой которых должны стать одобренные международным сообществом стандарты для ведения бизнеса.

Россия находится в выгодном геополитическом положении, поэтому для использования своего потенциала должна обеспечивать экономические и инфраструктурные условия для стран Азии и Европы. Россия является главным инициатором возрождения КВЖД и модернизации Транссиба. Кроме того Москва поддерживает сотрудничество со многими странами и активизирует партнерство с новыми международными участниками, например Северной и Южной Кореями. Москва уже договорилась с Пхеньяном о переходе на расчеты в рублях и о других выгодных условиях для российских граждан и инвесторам.

Россия также привлекает китайских инвесторов в проекты развития системы БАМ-Транссиб, при достройке БАМа за счет подводных туннелей, которые могли бы соединить Сахалин с континентом и японским Хоккайдо. Реализация этого плана позволит создать магистраль Япония – Западная Европа в 13 тысяч километров, развитие которой дало бы ощутимый импульс экономическому развитию восточных регионов России. Однако реализация этого проекта (как и иные планы российско-японского экономического сотрудничества) имеет весьма неопределенную перспективу из-за политических проблем [19].

С точки зрения Пекина Россия играет роль важнейшей стратегической транзитной территории, что пока не достаточно для того, чтобы стать стратегическим рынком (объем внешней торговли Китая превышает 4 трлн. долларов, а объем российско-китайской торговли едва приблизился к отметке в 100 млрд. долларов). Но стоит учитывать политическую ситуацию на Ближнем Востоке и в Закавказье, что делает транспортный маршрут по территории России наиболее конкурентоспособным, что в свою очередь способствует существенному развитию российской экономики. Отечественная экономика получает определенный импульс от строительства или модернизации российской части главной контейнерной трассы региона. Китай планирует проложить маршрут, проходящий из порта Лянюньган на восточном побережье Китая через Синьцзян и Казахстан по российской территории вплоть до Крыма, а оттуда грузопоток будет перемещаться с помощью кораблей по всему миру. Транссиб и БАМ и другие железнодорожные магистрали также будут играть свою роль в этом проекте, являясь альтернативным маршрутом. Кроме всего прочего Пекину интересны разрабатываемые проекты Москвы по Северному морскому пути. Россия также получит транзитные выгоды от новых шоссейных дорог трассы Западный Китай – Западная Европа, которая уже построена на территории Китая и достраивается на территории Казахстана.

Однако Россия несет в себе определенные транзитные риски для Китая, связанные с внешнеполитическим давлением со стороны Запада. Так, присоединение ЕС к санкциям США против России, связанные с событиями на Украине, показали Китаю, насколько ЕС может проводить политику вопреки своим экономическим интересам и подрывать пространство взаимовыгод-

ного сотрудничества. Более того, деятельность США в АТР также несет для России и Китая новые риски, если Трансатлантическая зона свободной торговли под руководством США будет реализована на практике. Вместе с Транстихоокеанской зоной свободной торговли оба проекта в состоянии проводить американскую экономическую политику, обходя нежелательные для США экономики.

Данные риски компенсируются возникновением на российском рынке ниш для китайских товаров, появившихся после введения санкций западными государствами. Данная ситуация подталкивает Китай к увеличению объемов торговли, на увеличение товарооборота также влияет российское решение о предоставлении Пекину доступа к некоторым технологиям и к крупным инфраструктурным проектам. Договоренности подобного рода расширяют сферу деятельности российско-китайских проектов, например, в высокотехнологичных отраслях науки и промышленности, что влечет за собой взаимовыгодную торговлю и благоприятствует развитию дальнейшего партнерства.

Нарастающее давление западных государств на Россию и Китай может привести к тому, что Россия станет единственно возможным для Китая крупным рынком, доступным по суше. При этом Китай внимательно следит за геоэкономическими шагами России, в частности, попытками России сохранить свое экономическое присутствие на Украине и в Восточной Европе, а также создать на основе Евразийского экономического союза Евразийский союз. Нежелание Китая получить в лице России конкурента в Средней Азии объяснимо: после отказа от китайской инициативы по созданию зоны свободной торговли между странами-участницами ШОС, Россия создала свой собственный Евразийский экономический союз – шаг, который негативно воспринимался в Китае из-за невключения в него последнего.

## Выводы

Исторически Великий шелковый путь отличался тем, что ни одно из государств, располагающихся на его маршруте, не могло в одиночку контролировать всю его протяженность. Однако государства того времени порой недооценивали важность сохранения его целостности на суше и на море, поэтому вели разорительные войны между собой, нарушавшие процессы международной торговли.

В начале XXI века нежелание отдельных государств пространства Великого шелкового пути изменять сложившийся статус-кво может быть основным препятствием на пути его успешной реализации. Практичность некоторых инициатив и проектов критикуется властями тех государств, которые не готовы пойти на либерализацию торговли, расширение прав и возможностей частного сектора или открытие своих экономик. Однако, оставаясь в стороне и не в состоянии использовать возможности, представленные в рамках ВШП, в конечном счете, они поставят под угрозу свой статус-кво. Так, например, все страны Средней Азии не имеют выхода к открытому морю, поэтому без регионального сотрудничества им будет чрезвычайно трудно добиться быстрого экономического роста. Различные концепции возрождения ВШП в целом поддерживают и дополняют друг друга. Концепции Великого шелкового пути и Нового шелкового пути могут стать полноценной стратегией экономического развития региона Средней Азии и его интеграции в мировую экономику. Данные концепции должны сосредоточиться на разработке механизмов, позволяющих осуществлять континентальную торговлю между Азией и Европой, способствовать не только экономическому развитию и стабилизации Афганистана, но и развитию Средней Азии и ее интеграции с Европой и Южной Азией.

Соединенные Штаты стремятся не допустить зависимости своих европейских союзников от российской энергии и китайских товаров. Поэтому они будут стремиться укреплять политическое, экономическое и военное единство трансатлантического сообщества, в частности, НАТО. Для этих целей США продвигают две основные внешнеполитические инициативы: одна – концепция НШП, и другая – намерение Америки увеличить свое военное присутствие в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Россия и Китай также не всегда кооперативно взаимодействуют в процессе реализации Китаем ВШП. Само создание Евразийского экономического союза в 2015 году затрагивает интересы Китая в Средней Азии и несколько усложняет развитие ШОС, что может привести к серьезным политическим трудностям в российско-китайских отношениях. Однако ослабление России в результате действий Запада не входит в геополитические планы Китая, а успех евразийского экономического проекта будет усиливать Россию, что более важно для Китая,

чем тактические потери в Средней Азии. Вместе с тем существует также возможность американо-российского взаимодействия (новой стратегической „перезагрузки“), основанного на обоюдном интересе – недопущении экономической гегемонии Китая в ущерб России и США.

В отношении китайско-американского соперничества в Средней Азии важно отметить, что китайско-американские отношения слишком важны для обеих стран, поэтому Китай и США пытаются воздерживаться от конфронтации и противостояния и проводят сотрудничество в целях получения взаимной выгоды. Любая проблема вполне может быть отрегулирована в рамках наметившейся системы «дуумвирата», Кимерики в управлении миром.

Пекин будет продолжать наращивать свое присутствие в Средней Азии, что может привести к обострению российско-китайского сотрудничества в сфере экономики и энергетики. Так, российское присутствие и активизация сотрудничества Москвы и стран Средней Азии ослабляет влияние Пекина. При этом Россия и Китай заинтересованы в обеспечении безопасности региона и ограничения американского влияния в мировой политике. Таким образом, между двумя главными государствами региона возникают несовпадения в сфере экономики и безопасности. Недопустимо абсолютизировать потенциал Китая, США, ЕС и других акторов в процессе реализации своего видения ВШП. Несмотря на значительные достижения Китая в Средней Азии и США на европейском и азиатском пространствах, остается целый ряд проблем, которые могут негативно сказаться на двусторонних и многосторонних отношениях Китая. Наибо-

лее острыми для Китая проблемами становятся колоссальные внутренние вызовы: загрязнение окружающей среды, необходимость политических реформ, кризис традиционных ценностей и др. США предстоит пройти долгий путь реформирования американского лидерства в данных регионах, ослабевшего после исчезновения советской угрозы, а также успешно конкурировать в экономике с Китаем.

Подводя итоги рассмотрения конкурентного пространства Великого шелкового пути, следует отметить, что его реализация будет происходить по трем наиболее вероятным сценариям: 1) «национальному» (медленному), предполагающему усилия по возрождению ВШП и развитию евроазиатских транспортных связей со стороны национальных правительств. Каждое из транзитных государств при реализации данного проекта будет добиваться выгод для национальных экономик; 2) «региональному» (умеренному), подразумевающему тесное региональное, в том числе двустороннее сотрудничество транзитных государств, что включает реализацию перспективных интеграционных проектов, в целях совместного использования выгодного геополитического положения и транспортной инфраструктуры, стандартизацию процесса перевозки и ликвидацию различных барьеров для перевозчиков и грузов международной торговли; 3) «международному» (интенсивному), предусматривающему концентрацию усилий по развитию сухопутного транспортного моста между Европой и Азией со стороны международных организаций, а также альянсов, созданных транснациональными корпорациями.

### БИБЛИОГРАФИЯ

1. Сыроежкин К. Концепция формирования «Экономического пояса на Шелковом пути»: проблемы и перспективы. Казахстан в глобальных процессах. № 1. 2014. С. 54-65.
2. Лузянин С. Китай: «шелковая политика» возвышения. МГИМО Университет. 19.03.2014. URL: <http://mgimo.ru/news/experts/document249626.phtml> (дата обращения: 01.03.2015).
3. Цуй Цимин. Открыть новую страницу великого шелкового пути. Беларуская Думка. № 4. 2014. С. 20-25.
4. Манасерян Т. Китай-Армения: возрождение традиций Великого шелкового пути. Армения и мир. Сборник статей. / Под ред. Э.Р.Григорьяна.-М.: Институт социальных наук, 2013.-174 с.
5. Казарян А. Окно в Китай: чудес не бывает. URL: [http://rw.am/2012/11/15/%D0%BE%D0%BA%D0%BD%D0%BE\\_%D0%B2\\_%D0%BA%D0%B8%D1%82%D0%B0%D0%B9\\_%D1%87%D1%83%D0%B4%D0%B5%D1%81\\_%D0%BD%D0%B5\\_%D0%B1%D1%8B%D0%B2%D0%B0%D0%B5%D1%82/](http://rw.am/2012/11/15/%D0%BE%D0%BA%D0%BD%D0%BE_%D0%B2_%D0%BA%D0%B8%D1%82%D0%B0%D0%B9_%D1%87%D1%83%D0%B4%D0%B5%D1%81_%D0%BD%D0%B5_%D0%B1%D1%8B%D0%B2%D0%B0%D0%B5%D1%82/) (дата обращения: 10.02.2015).
6. Нитка жемчуга. URL: <http://yvision.kz/post/407068> (дата обращения: 25.02.2015).
7. Цатурян С. Великий шелковый путь vs «Римленд»: кто получит Евразию? REGNUM. 23-12-2014. URL: <http://www.regnum.ru/news/polit/1879984.html> (дата обращения: 08.04.2015).

8. Li Jiao. «Unprecedented Excavation Brings Maritime Silk Road to Life», Science, 23 April 2010, Vol. 328, No. 5977, p.425.
9. Савин Л. Новый шелковый путь и евразийская интеграция. Евразийский коммуникационный центр. 18.02.2014. URL: <http://www.eurasec.com/analitika/4510/> (дата обращения: 01.04.2015).
10. Евразийский экономический союз. URL: <http://www.eaeunion.org/> (дата обращения: 08.04.2015).
11. Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия. URL: <http://www.traceca-org.org/ru/traseka/> (дата обращения: 08.04.2015).
12. Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество. URL: <http://www.carecprogram.org/ru/> (дата обращения: 08.04.2015).
13. Специальная программа ООН для экономик Средней Азии. URL: <http://www.unecsc.org/specsc/welcome.html> (дата обращения: 08.04.2015).
14. Программа международного сотрудничества в энергетической сфере между Европейским Союзом, Причерноморскими и Прикаспийскими государствами. URL: <http://www.inogate.org/?lang=ru> (дата обращения: 08.03.2015).
15. Fedorenko V. The New Silk road initiatives in Central Asia. RETHINK Institute Washington DC. 2013. pp. 1-36. URL: <http://www.rethinkinstitute.org/wp-content/uploads/2013/11/Fedorenko-The-New-Silk-Road.pdf> (дата обращения: 06.03.2015).
16. Амребаев А. Совместимы ли между собой «внешние проекты» обустройства Центральной Азии и интересы стран региона? Казахстан в глобальных процессах. № 1. 2014. С. 22. URL: [http://iwer.kz/files/attachments/article/2014-04-30/imer\\_1\\_2014.pdf](http://iwer.kz/files/attachments/article/2014-04-30/imer_1_2014.pdf) (дата обращения: 01.03.2015).
17. Lin C. The New Silk Road. China's Energy Strategy in the Greater Middle East. Washington Institute for Near East Policy. Policy Focus. № 109. April 2011. pp. 1-26. URL: <http://www.washingtoninstitute.org/uploads/Documents/pubs/PolicyFocus109.pdf> (дата обращения: 18.04.2015).
18. Калиновский И. Новый Шелковый путь. «Expert Online» 28.09.14. URL: <http://expert.ru/2014/09/28/povuyij-shelkovuyij-put/> (дата обращения: 30.03.2015).
19. Попова Ю.В. К вопросу о повышении транзитного потенциала магистральных железных дорог России. SWorld. 06.12.13. URL: <http://www.sworld.com.ua/konfer33/692.pdf> (дата обращения: 02.04.2015)

## REFERENCES

1. Syroezhkin K. Kontseptsiya formirovaniya «Ekonomicheskogo poyasa na Shelkovom puti»: problemy i perspektivy. Kazakhstan v global'nykh protsessakh. № 1. 2014. S. 54-65.
2. Luzyanin S. Kitai: «shelkovaya politika» vozvyseniya. MGIMO Universitet. 19.03.2014. URL: <http://mgimo.ru/news/experts/document249626.phtml> (data obrashcheniya: 01.03.2015).
3. Tsui Tsimin. Otkryt' novuyu stranitsu velikogo shelkovogo puti. Belaruskaya Dumka. № 4. 2014. S. 20-25.
4. Manaseryan T. Kitai-Armeniya: vozrozhdenie traditsii Velikogo shelkovogo puti. Armeniya i mir. Sbornik statei./ Pod red. E.R.Grigor'yana.-M.: Institut sotsial'nykh nauk, 2013.-174 s.
5. Kazaryan A. Okno v Kitai: chudes ne byvaet. URL: [http://rw.am/2012/11/15/%D0%BE%D0%BA%D0%BD%D0%BE\\_%D0%B2\\_%D0%BA%D0%B8%D1%82%D0%B0%D0%B9\\_%D1%87%D1%83%D0%B4%D0%B5%D1%81\\_%D0%BD%D0%B5\\_%D0%B1%D1%8B%D0%B2%D0%B0%D0%B5%D1%82/](http://rw.am/2012/11/15/%D0%BE%D0%BA%D0%BD%D0%BE_%D0%B2_%D0%BA%D0%B8%D1%82%D0%B0%D0%B9_%D1%87%D1%83%D0%B4%D0%B5%D1%81_%D0%BD%D0%B5_%D0%B1%D1%8B%D0%B2%D0%B0%D0%B5%D1%82/) (data obrashcheniya: 10.02.2015).
6. Nitka zhemchuga. URL: <http://yvision.kz/post/407068> (data obrashcheniya: 25.02.2015).
7. Tsaturyan S. Velikii shelkovyi put' vs «Rimlend»: kto poluchit Evraziyu? REGNUM. 23-12-2014. URL: <http://www.regnum.ru/news/polit/1879984.html> (data obrashcheniya: 08.04.2015).
8. Li Jiao. «Unprecedented Excavation Brings Maritime Silk Road to Life», Science, 23 April 2010, Vol. 328, No. 5977, p.425.
9. Savin L. Novyi shelkovyi put' i evraziiskaya integratsiya. Evraziiskii kommunikatsionnyi tsentr. 18.02.2014. URL: <http://www.eurasec.com/analitika/4510/> (data obrashcheniya: 01.04.2015).
10. Evraziiskii ekonomicheskii soyuz. URL: <http://www.eaeunion.org/> (data obrashcheniya: 08.04.2015).
11. Transportnyi koridor Evropa-Kavkaz-Aziya. URL: <http://www.traceca-org.org/ru/traseka/> (data obrashcheniya: 08.04.2015).
12. Tsentral'noaziatskoe regional'noe ekonomicheskoe sotrudnichestvo. URL: <http://www.carecprogram.org/ru/> (data obrashcheniya: 08.04.2015).

13. Spetsial'naya programma OON dlya ekonomik Srednei Azii. URL: <http://www.unece.org/speca/welcome.html> (data obrashcheniya: 08.04.2015).
14. Programma mezhdunarodnogo sotrudnichestva v energeticheskoi sfere mezhdru Evropeiskim Soyuzom, Prichernomorskimi i Prikaspiiskimi gosudarstvami. URL: <http://www.inogate.org/?lang=ru> (data obrashcheniya: 08.03.2015).
15. Fedorenko V. The New Silk road initiatives in Central Asia. RETHINK Institute Washington DC. 2013. pp. 1-36. URL: <http://www.rethinkinstitute.org/wp-content/uploads/2013/11/Fedorenko-The-New-Silk-Road.pdf> (data obrashcheniya: 06.03.2015).
16. Amrebaev A. Sovmestimy li mezhdru soboi «vneshnie proekty» obustroistva Tsentral'noi Azii i interesy stran regiona? Kazakhstan v global'nykh protsessakh. № 1. 2014. S. 22. URL: [http://iwep.kz/files/attachments/article/2014-04-30/imep\\_1\\_2014.pdf](http://iwep.kz/files/attachments/article/2014-04-30/imep_1_2014.pdf) (data obrashcheniya: 01.03.2015).
17. Lin C. The New Silk Road. China's Energy Strategy in the Greater Middle East. Washington Institute for Near East Policy. Policy Focus. № 109. April 2011. pp. 1-26. URL: <http://www.washingtoninstitute.org/uploads/Documents/pubs/PolicyFocus109.pdf> (data obrashcheniya: 18.04.2015).
18. Kalinovskii I. Novyi Shelkovyi put'. «Expert Online» 28.09.14. URL: <http://expert.ru/2014/09/28/noviy-shelkoviy-put/> (data obrashcheniya: 30.03.2015).
19. Popova Yu.V. K voprosu o povyshenii tranzitnogo potentsiala magistral'nykh zheleznykh dorog Rossii. SWorld. 06.12.13. URL: <http://www.sworld.com.ua/konfer33/692.pdf> (data obrashcheniya: 02.04.2015)