

РОЛЬ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В УСЛОВИЯХ НОВОГО МИРОВОГО ПОРЯДКА*

*The role of Interregional Transportation As A Factor of Development in the
New World Order*

Ульвия Филиева-Эркеч**

Аннотация

Китай опередил США как крупнейшего торгового партнера ЕС в 2020 году. Растущая мощь Китая, соответственно, претендует на большее право в рамках международной системы. Продвигается инициатива "Пояс и путь", крупнейший инфраструктурный проект в истории, чтобы повысить эффективность Китая в странах Евразийского региона. В данной статье рассматривается транспортная политика Китая в Евразийском регионе в рамках инициативы "Пояс и путь", важность Зангезурского коридора на линии Центральная Азия - Южный Кавказ - Турция, именуемой "Срединным коридором", а также позиция стран региона и сверхдержав.

Ключевые слова: Инициатива "Пояс и путь", Срединный коридор, Зангезурский коридор, Южный Кавказ, Транспорт.

Abstract

China overtook the US as the EU's largest trading partner in 2020. The growing power of China, accordingly, claims a greater right within the international system. The Belt and Road Initiative (BRI), the largest infrastructure project in history, is being promoted to increase China's efficiency in the countries of the Eurasian region. This article examines China's transport policy in the Eurasian region within the framework of the BRI, the importance of the Zangezur Corridor on the Central Asia-South Caucasus-Turkey line that is also called the "Middle Corridor", and the attitudes of the regional countries and superpowers.

Keywords: Belt and Road Initiative, Middle Corridor, Zangezur Corridor, South Caucasus, Transportation.

* **Дата поступления:** 02.12.2021 – **Дата принятия на публикацию:** 10.12.2021

** Студентка Института социальных наук факультета международных отношений Карабюкского университета по магистерской программе регионоведения (выпускница Аксарайского университета по магистерской программе городской социологии), e-mail: ulviyye86@gmail.com, ORCID: 0000-0001-9652-1350.

РОЛЬ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В УСЛОВИЯХ НОВОГО МИРОВОГО ПОРЯДКА

ВВЕДЕНИЕ

Однополярность международной системы в условиях нового миропорядка с постепенным переходом к новому многополярному и партнерскому формату межгосударственных отношений не состоялась. В результате чего всё большую роль начинают обретать центры незападных сил. Наблюдается ощутимый политический и экономический сдвиг в сторону динамично развивающейся Азии, обладающей значительным потенциалом человеческих и природных ресурсов. Это определяет усиление вектора политики регионализации взаимодействия государств на обширном пространстве Евразии.

Китайская Народная Республика, привлекающая внимание всего мира своим населением и динамичной экономикой и достигшая размеров, которые повлияют на структуру международной системы, благодаря инициативе “Пояс и путь” повышает свою эффективность в мире. Утверждается, что проект, который был начат с целью расширения экономического сотрудничества и международной торговли, основан на геополитических причинах и стремлении к гегемонии.

В настоящее время Китай, имеющий вес в международном балансе сил и способный бросить вызов Америке, сумел создать значительную проекцию власти в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Вместо сдержанной политической стратегии, начатой Дэн Сяопином¹ в начале 1980-х годов и совместимой с атлантической системой, после 2012 года политика китайского лидера Си Цзиньпина по переосмыслению региональной и глобальной политики сыграла активную роль во внешней политике и изменила взгляд Америки

¹ Дэн Сяопин—китайский государственный, политический и партийный деятель. Никогда не занимал пост руководителя страны, но был фактическим руководителем Китая с конца 1970-х до начала 1990-х гг.

на Китай, повысив напряженность между двумя странами. Из-за своей растущей экономической мощи Китай стремится усилить экономическую, политическую, социальную и культурную мощь с помощью объявленной в 2013 году инициативы “Пояс и путь” и проекта “Морской шелковый путь 21 века”, а также стратегии по увеличению своего военного потенциала за счет военных баз, портов и искусственных островов, созданных в регионе. По этой причине в Документе о стратегии национальной безопасности, опубликованном США в 2017 году, Китай был определен как ревизионистское государство, которое бросает вызов глобальной мощи, интересам, безопасности и богатству США.²

Председатель Китая Си Цзиньпин известный как архитектор инициативы “Пояс и путь”, заявил в своем выступлении на Бооском азиатском форуме 20 апреля 2021 года, что “Пояс - это не дорога с односторонним движением, это солнечный проспект, где каждый может двигаться вперед рука об руку”. Делясь этим выражением, он тем самым уверяет, что общее развитие является основным принципом. Си Цзиньпин также сказал что: “Как бы Китай ни развивался, он никогда не будет стремиться к гегемонии, распространению и расширению своей сферы влияния или участвовать в гонке за вооружениями”.³

Проект “Пояс и путь” считается одним из самых амбициозных программ экономического развития в истории человечества. Одним из значимых составляющих данного проекта является Экономический коридор Китай - Центральная Азия - Западная Азия (CCWAEC), которая соединит китайскую провинцию Синьцзян со

2 “National Security Strategy of the United States of America”, *The White House*, <https://trumpwhitehouse.archives.gov/wp-content/uploads/2017/12/NSS-Final-12-18-2017-0905.pdf>, (Дата обращения: 08.11.2021), p. 25.

3 “Xi Jinping’in BFA Açılış Konuşmasından Öne Çıkanlar”, *CRI Türk*, <https://www.criturk.com/xi-jinpingin-bfa-acilis-konusmasindan-one-cikanlar/>, (Дата обращения: 08.11.2021).

РОЛЬ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В УСЛОВИЯХ НОВОГО МИРОВОГО ПОРЯДКА

Средиземным морем через Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан, Туркменистан, Иран и Турцию. В этом ключе Турция выступила с концепцией инициативы “Транскаспийского Восточно-Западного Срединного Коридора” (Срединный коридор), которая дополняет и обогащает экономический коридор ССВАЕС с Транскаспийским переходом. Зангезурский коридор, являясь составной частью Срединного коридора, также выступит альтернативой международному пути из Европы в Азию, что простимулирует развитие региона. В этой статье мы затронем позицию региональных государств и сверхдержав к Срединному пути, который является самым коротким маршрутом протяженностью 7 тысяч километров из Китая в Турцию и через Турцию в Европу. Также отдельно будут рассмотрены преимущества Зангезурского коридора для региона и перспективы китайско-турецких отношений.

ЧТО ОБУСЛАВЛИВАЕТ НЕОБХОДИМОСТЬ КОРИДОРОВ?

Определение “международные транспортные коридоры” появилось относительно недавно, в ходе создании проектов панъевропейских транспортных коридоров. По итогам Второй Панъевропейской Конференции 1994 г. и Третьей Панъевропейской Конференции 1997 г. были спроектированы десять маршрутов.⁴

“Торговый путь” можно назвать предшественником международного транспортного коридора. В отношении “торгового пути”, служащего связующей нитью торгово-экономических отношений между различными регионами, русский путешественник

⁴ Овсеенко Юрий Сергеевич, “Транспортные коридоры как проект экономической интеграции на постсоветском пространстве (Transportnie koridori kak proyekt ekonomičeskoj integrasii na postsovetskom prostranstve)”, *Всероссийская научная конференция*, 28–29 октября 2008 г. в ИМЭМО РАН.

Гончаров И.А. в книге о фрегате “Паллада”, написанной в 1857 году, отмечает: “Всю жизнь я думал о том, как связать Японию с Европой и Сибирью торговыми путями через Китай и Корею”. Идеи Гончарова об этом сухопутном маршруте актуальны по настоящее время, однако все еще не реализованы.⁵

Имеются следующие примеры исторических торговых путей: “Янтарный путь”, соединяющий Балтийское море со странами Средиземноморья; “Волжский торговый путь”, обеспечивающий сообщение между Скандинавскими странами и Ближним Востоком; “Торговый путь через Сахару”, обеспечивающий перевозки грузов между Северной и Южной Африкой; “Варяжский или Восточный путь”, которое обеспечивало сообщение между северными берегами Балтийского моря и странами Юго-Восточной Европы и Анатолией и “Великий Шелковый Путь” между Китаем и странами Европы, который должен возродиться в ближайшее время, и т.д.

А понятие “Великий Шелковый путь” впервые появилось в 1877 г. благодаря немецкому географу Фердинанду фон Рихтгофену. Однако еще в XIII в. Венецианский купец Марко Поло проводил караванные пути, по которым перевозился шелк с Востока на Запад. Эти пути были названы “шелковыми”.⁶

5 Замараева Елена Николаевна, «История возникновения и развития международных транспортных коридоров (Istoriya vozniknoveniya i razvitiya mejdunarodnix transportnix koridorov)», *Международный научно-исследовательский журнал*, 2021, 6(108) Часть 5, стр. 28-31.

6 Там же.

РОЛЬ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В УСЛОВИЯХ НОВОГО МИРОВОГО ПОРЯДКА

Картина: Караван на Великом шелковом пути.



Автор: Авраам Крескес. "Караван на Великом шелковом пути". Приблизительно 1380 г.
Источник: Турция и Китай соединят "Срединный коридор" и "Новый шелковый путь" (Tursiya i Kitay soyedinyat "Sredinnyy koridor" i "Noviy shelkoviy put"), ИА Красная Весна, <https://rossaprimavera.ru/news/ed87c739>, (Дата обращения: 02.12.2021).

Из-за своего экономического значения исторический Шелковый путь стал географической магистралью, к доминированию в которой стремились все страны региона. Это значение Шелкового пути сохранялось до географических открытий и утратило свою значимость с перемещением международной торговли в Атлантический океан. Однако, благодаря расширению возможностей международной торговли и перевозок в условиях глобализации, ситуация, связанная с историческим Шелковым путем, снова вернулась в повестку дня. А с 2013 года началась его реконструкция с большими инвестициями в рамках инициативы "Пояс и путь".

ИНИЦИАТИВА КИТАЯ “ПОЯС И ПУТЬ”

“СИЛА”, УХОДЯЩАЯ С ЗАПАДА НА ВОСТОК

Проект “Пояс и путь” (ранее “Один пояс, один путь”) был заявлен в 2013 году председателем Китайской Народной Республики Си Цзиньпином. Этот проект считается одним из самых амбициозных программ экономического развития в истории человечества и направлен на то, чтобы соединить Китай и Европу развитыми дорогами, скоростными железнодорожными линиями, линиями электропередач, портами, трубопроводами и другим необходимыми инструментами инфраструктуры.⁷ Этот проект, распространяющийся на 65 стран, охватывает 4,4 миллиарда человек и 40% мирового валового внутреннего продукта (ВВП). Поскольку сфера его влияния настолько велика, проект вызвал большой интерес со стороны международного сообщества.

Таблица 1. Страны-участницы проекта “Пояс и путь”

Восточная Азия	Китай, Монголия, Южная Корея
Юго-Восточная Азия	Бруней, Камбоджа, Индонезия, Лаос, Малайзия, Мьянма, Филиппины, Сингапур, Таиланд, Восточный Тимор, Вьетнам
Южная Азия	Бангладеш, Бутан, Индия, Мальдивы, Непал, Пакистан, Шри-Ланка
Центральная Азия и Западная Азия	Афганистан, Армения, Азербайджан, Туркменистан, Казахстан, Узбекистан, Грузия, Иран, Турция, Кыргызстан, Таджикистан, Россия, Украина, Беларусь, Литва
Ближний Восток и Африка	Бахрейн, Египет, Ирак, Израиль, Саудовская Аравия, Иордания, Кувейт, Ливан, Оман, Палестина, Катар, Сирия, Объединенные Арабские Эмираты, Йемен, Южная Африка, Эфиопия
Центральная Европа и Восточная Европа	Албания, Босния и Герцеговина, Хорватия, Болгария, Чехия, Эстония, Венгрия, Латвия, Македония, Молдавия, Черногория, Польша, Румыния, Сербия, Словакия, Словения
Юго-западная часть Тихого океана	Новая Зеландия

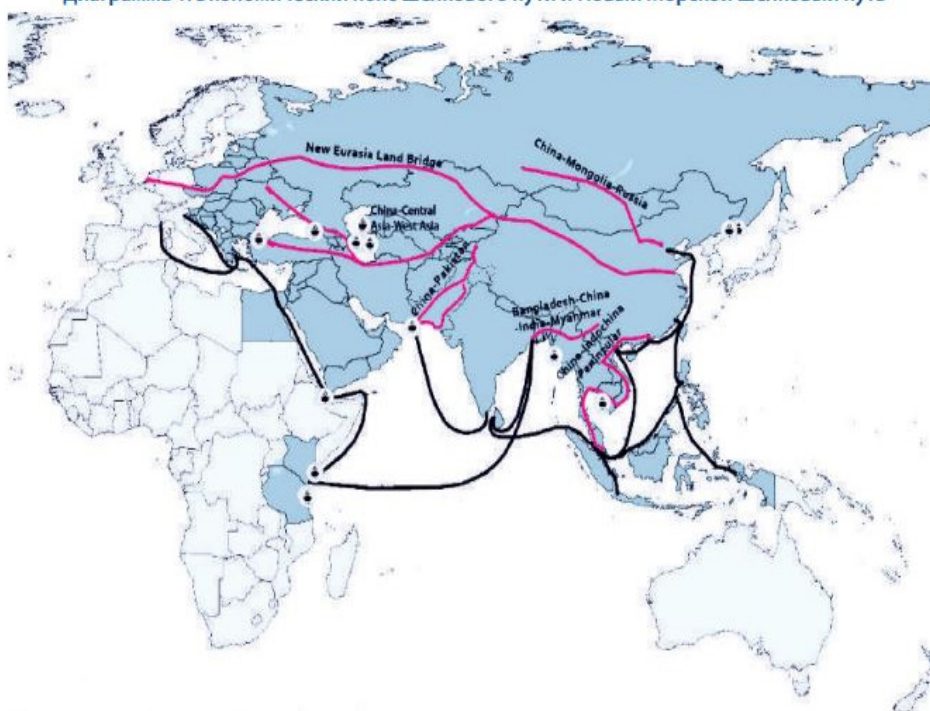
7 Ahmet Bayar, “Yeni Kuşaga Eski Yol, Çin Batı’ya Açılan Kapısı: OBOR”, *Defence Türk*, <https://www.defenceturk.net/yeni-kusaga-eski-yol-cin-batiya-acilan-kapisi-obor>, (Дата обращения: 05.11.2021).

РОЛЬ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В УСЛОВИЯХ НОВОГО МИРОВОГО ПОРЯДКА

Масштабы инициативы “Пояса и пути” включают в себя два основных компонента, каждый из которых предполагает значительные инвестиции в инфраструктуру - Экономический пояс Шелкового пути (“Пояс”) и новый морской Шелковый путь (“Путь”). Наземный “Пояс” связывает Китай с Центральной и Южной Азией и далее – с Европой. Морской “Путь” связывает Китай со странами Юго-Восточной Азии, странами Персидского Залива, Восточной и Северной Африкой и далее – Европой.

Карта 1: Экономический пояс Шелкового пути и Новый Морской Шелкпуть

Диаграмма 1: Экономический пояс Шелкового пути и Новый Морской Шелковый путь



Примечание: Страны, обозначенные синим цветом, расположены вдоль транспортных коридоров ОПОП. Не все из этих стран имеют соглашения о сотрудничестве с Китаем.

Источник: «Экономика Одного Пояса, Одного Пути: Возможности и риски транспортных коридоров (Ekonomika Odnogo Poyasa, Odnogo Puti: Vozmojnosti i riski transportnih koridorov)», World Bank Group, <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/31878/211392RU.pdf?sequence=12>, (Дата обращения: 05.11.2021), стр. 45.

Сухопутные коридоры Шелкового пути 21 века включают: Китайско-пакистанский экономический коридор (СПЕК), который соединит Синьцзян и порт Гвадар на севере, экономический коридор Бангладеш-Китай-Индия-Мьянма (BCIMEC), который обеспечит целостность между юго-западным Китаем, Бенгалией и Индийским океаном, экономический коридор между Китаем и Индокитаем (Индокитай) на юге, китайско-монголо-российский экономический коридор, который соединит Китай на севере с богатыми угольными месторождениями Монголии и обеспечит железнодорожное сообщение с Сибирью. И, наконец, есть два основных железнодорожных проекта, которые откроют двери Европы для Китая. Первый - это экономический коридор Китай-Центральная Азия-Западная Азия (CCWAEC), который проходит через Центральную Азию в Турцию, пересекая Иран и ведет к сердцу Европы, а второй - это Новый евразийский сухопутный мост (NELB), который достигнет Западной Европы через Россию.⁸

Второй компонент инициативы, «Новый Морской Шелковый путь», является важной частью глобального плана по возрождению древнего Шелкового пути, соединяющего Китай со странами Персидского залива и Средиземноморья. Важнейшим маршрутом проекта является морской экономический коридор «Китай-Индийский океан-Африка-Средиземное море»,⁹ который свяжет между собой экономические коридоры Китай-Индокитай, Китай-Пакистан и Бангладеш-Китай-Индия-Мьянма. Другими важными судоходными маршрутами являются: Китай-Океания-

8 Ahmet Bayar, "Yeni Kuşaga Eski Yol, Çin Batı'ya Açılan Kapısı: OBOR", *Defence Türk*, <https://www.defenceturk.net/yeni-kusaga-eski-yol-cin-batiya-acilan-kapisi-obor>, (Дата обращения: 05.11.2021).

9 "The Belt and Road: Economic Corridors and Maritime Connectivity", *Greater-Europe*, <http://greater-europe.org/archives/5244>, (Дата обращения: 05.11.2021).

РОЛЬ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В УСЛОВИЯХ НОВОГО МИРОВОГО ПОРЯДКА

Южнотихоокеанский коридор и коридор в направлении Европы через Северный Ледовитый океан.¹⁰

Примечательно, что, несмотря на сегодняшние бюрократические волокиты в наземном транспорте, таможенные сборы и ограниченные логистические возможности, Китай намерен активизировать сухопутный транспорт в рамках инициативы «Пояс и путь». Однако, если проанализировать, сухопутные коридоры носят для Китая следующие стратегические цели:

- Интеграция слабо развитого западного региона Китая в мировую экономику
- Усилия по охвату как можно большего числа стран и городов путем прохождения наземного транспорта «Пояс и путь»
- Снижение зависимости торговли от морских путей и защита альтернативными способами торговых отношений от возможных международных политических кризисов, с которыми может столкнуться Китай.¹¹

КОММЕРЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ ПРОЕКТА

Наиболее распространенные оценки инвестиций Китая в рамках «Пояса и пути» колеблются в пределах от 1 триллиона до 8 триллионов долларов США. Согласно Всемирному банку, в 70 странах участников коридора (за исключением Китая) инвестиции в рамках инициативы «Пояса и пути» составляют 575 млрд. долларов США. Сюда входят проекты во всех секторах, включая завершённые, находящиеся на стадии реализации или планируемые. В идеале

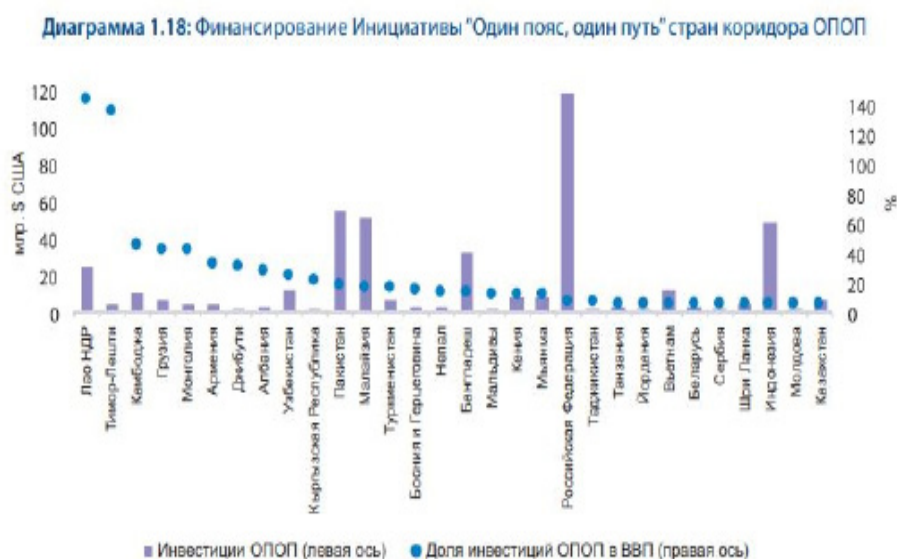
¹⁰ «Китай опубликовал концепцию развития морского компонента «Инициативы пояса и пути (İnisiyativî royasa i putî)», *Морские вести России*, <http://www.morvesti.ru/news/1679/64010/>, (Дата обращения: 08.11.2021).

¹¹ Bülent Güner, «OBOR Girişimi'nin Coğrafyası», *Marmara Coğrafya Dergisi*, 37, 2018, s. 112-123.

УЛУСЛАРАРАСИ КРИЗ ВЕ СИЯСЕТ АРАШТИРМАЛАРИ ДЕРГИСИ

затраты правительств на проект могут быть определены суммами государственного и гарантированного государством долгового финансирования, связанного с проектами «Пояса и пути».¹²

Диаграмма 1. Финансирование Инициативы «Пояс и путь» (ранее ОПОП) странами коридора «Пояс и путь»



Источник: База данных WIND и Показатели мирового развития.

Источник: «Экономика Одного Пояса, Одного Пути: Возможности и риски транспортных коридоров (Ekonomika Odnogo Poyasa, Odnogo Puti: Vozmojnosti i riski transportnix koridorov)», World Bank Group, <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/31878/211392RU.pdf?sequence=12>, (Дата обращения: 05.11.2021), стр. 45.

ДОЛГОВАЯ ДИПЛОМАТИЯ

Инициатива «Пояс и путь», в первую очередь направлена на улучшение транспортных связей и интеграцию. Она может способствовать долговременному развитию стран, участвующих в инициативе в сфере торговли и иностранных инвестиций. Однако

12 «Экономика Одного Пояса, Одного Пути: Возможности и риски транспортных коридоров (Ekonomika Odnogo Poyasa, Odnogo Puti: Vozmojnosti i riski transportnix koridorov)», World Bank Group, <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/31878/211392RU.pdf?sequence=12>, (Дата обращения: 05.11.2021), стр. 42.

РОЛЬ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В УСЛОВИЯХ НОВОГО МИРОВОГО ПОРЯДКА

стоит заметить, что данная инициатива связана и с серьезными трудностями. На страны, находящиеся вдоль коридоров «Пояса и пути», отрицательно влияют дефициты инфраструктуры и различные проблемы экономической политики, такие как недостаточная прозрачность инвестиций и слабость основ экономики. Следовательно, чтобы полностью реализовать заложенный потенциал коридоров «Пояса и пути», необходимо разработать политику и создать институты, которые будут облегчать риски и принимать участие в проведении сопутствующих реформ.¹³

Многие страны-участники проекта «Пояса и пути», которые, благодаря этой инициативе видят новые возможности для инвестиций и торговли, одобряют ее выгоду для процветания и развития. Так, например, китайские инвестиции приветствуются странами Центральной и Восточной Европы так как эти инвестиции не только обеспечивают рабочие места, но и оказывают положительное влияние на экономический рост. Однако было бы неверно утверждать, что эти инвестиции хорошо управляемы и у них нет проблем и рисков.

Коррупция, перебои, перерасход средств - представляют серьезные проблемы в реализации проекта. Помимо этого, около четверти стран коридора «Пояса и пути» уже имеют высокий уровень долга, а анализ ситуации в некоторых из этих стран показывает, что среднесрочная долговая уязвимость приводит к постепенной экономической зависимости. Эта зависимость остро ощущается в небольших европейских странах и становится одной из главных проблем общей внешней политики Европейского Союза в области безопасности и обороны. Лучшие примеры тому - Португалия,

¹³ "Экономика Одного Пояса, Одного Пути: Возможности и риски транспортных коридоров (Ekonomika Odnogo Poyasa, Odnogo Puti: Vozmojnosti i riski transportnix koridorov)", *World Bank Group*, <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/31878/211392RU.pdf?sequence=12>, (Дата обращения: 05.11.2021), стр. 4-7.

Греция, Мальта и Чехия, которые не решились присоединиться к критике действий Китая в Южно-Китайском море в 2016 году.

Таким образом, можно констатировать, что Китайские инвестиции на Балканах и в других регионах, требующие защиты от потенциальных угроз безопасности, дают Китаю право голоса во внешней политике. В этом контексте поддерживаются даже проекты, которые не принесут пользы в краткосрочной перспективе, на том основании, что они увеличивают зависимость стран-участников проекта «Пояса и пути» в долгосрочной перспективе. В итоге ЕС, который даже сегодня не может в одиночку противостоять Китаю, в ближайшие годы столкнется с большими трудностями. Основы традиционного внешнеполитического подхода Китая, такие как отказ от вмешательства во внутренние дела стран и отсутствие военной базы за пределами страны, предназначены на радикальные изменения, особенно в Европе, в результате роста интересов Китая в данном регионе.¹⁴ Поэтому даже странам, не имеющим высокий уровень долга, необходимо будет тщательно рассмотреть компромиссные решения, связанные с инвестициями в рамках «Пояса и пути». Проекты должны соответствовать национальным приоритетам развития. А улучшение координации и сотрудничества не только между Китаем и отдельными странами-участниками, но и между всеми странами инициативы «Пояс и путь» поможет инвестициям полностью реализовать свой потенциал без негативных результатов.¹⁵

14 Ahmet Bayar, "Yeni Kuşaga Eski Yol, Çin Batı'ya Açılan Kapısı: OBOR", *Defence Türk*, <https://www.defenceturk.net/yeni-kusaga-eski-yol-cin-batiya-acilan-kapisi-obor>, (Дата обращения: 05.11.2021).

15 "Экономика Одного Пояса, Одного Пути: Возможности и риски транспортных коридоров (Ekonomika Odnogo Poyasa, Odnogo Puti: Vozmojnosti i riski transportnih koridorov)", *World Bank Group*, <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/31878/211392RU.pdf?sequence=12>, (Дата обращения: 06.11.2021), стр. xiv.

РОЛЬ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В УСЛОВИЯХ НОВОГО МИРОВОГО ПОРЯДКА

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КОРИДОР КИТАЙ- ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ / ЗАПАДНАЯ АЗИЯ (ССВАЕС)

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ И ГЕОПОЛИТИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ СРЕДИННОГО КОРИДОРА

ССВАЕС - самый загадочный среди выявленных проектов. Даже на опубликованной официальной карте маршруты указаны не точно, а ориентировочно. Коридор охватывает Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан, Туркменистан, Афганистан, Иран и Турцию, позже линия будет пролегать до Украины, Азербайджана, России и Грузии. Несмотря на это, некоторые части проекта уже были выполнены.¹⁶

ССВАЕС еще играет важную роль в энергетическом секторе, так как обеспечивает основной объем закупок природного газа Китаем в Центральной Азии. Благодаря этому проекту огромные потребности Китая в энергии удовлетворяются за счет крупнейших мировых запасов.¹⁷

24 марта 2021 года теплоход «The Ever Given», следовавший из Китая в Нидерланды, сел на мель из-за песчаной бури и плохих погодных условий в стране. Удаление застрявшего песка в носовой части корабля заняло несколько дней. Судно застряло в узком канале и закрыло проход, в канале образовались длинные очереди судов, а также возникли перебои в отгрузке сырой нефти и СПГ

¹⁶ Ahmet Bayar, "Yeni Kuşaga Eski Yol, Çin Batı'ya Açılan Kapısı: OBOR", *Defence Türk*, <https://www.defenceturk.net/yeni-kusaga-eski-yol-cin-batiya-acilan-kapisi-obor>, (Дата обращения: 08.11.2021).

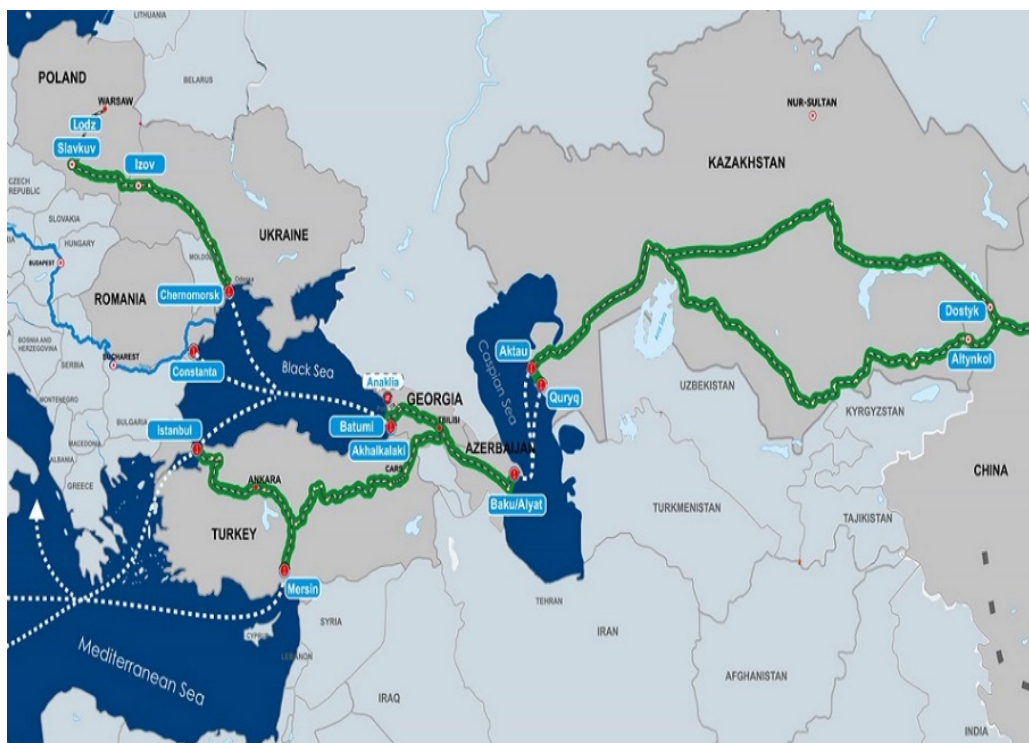
¹⁷ Там же.

ULUSLARARASI KRİZ VE SİYASET ARAŞTIRMALARI DERGİSİ

из-за прекращения морского судоходства.¹⁸ В связи с этим взоры обратились на новые маршруты.

Турция выступила с концепцией инициативы «Транскаспийского Восточно-Западного Срединного Коридора» (Срединный коридор), которая дополняет и обогащает экономический коридор ССВАЕС с Транскаспийским переходом.

Карта 2: Срединный коридор проекта «Пояс и путь»



Ульяна Филиппова-Эркеч

Источник: «Средний Коридор: больше возможностей для транзита из Китая в ЕС (Sredniy Koridor: bolshe vozmojnostey dlya tranzita iz Kitaya v ES)», *Логист Today*, https://logist.today/dnevnik_logista/2019-11-04/srednij-koridor-bolshe-vozmojnostej-dlja-tranzita-iz-kitaja-v-es/, (Дата обращения: 02.12.2021).

Министр транспорта и инфраструктуры Турции Адиль Караисмаилоглу отметил, что Срединный коридор, который начинается из Турции, может быть альтернативным маршрутом,

18 "Bakan Karaismailloğlu: Süveyş Kanalı'na Alternatif En Uygun Rota "Orta Koridor", *TRT Haber*, <https://www.trthaber.com/haber/gundem/bakan-karaismailloglu-suveys-kanalina-alternatif-en-uygun-rota-orta-koridor-568498.html>, (Дата обращения: 09.11.2021).

РОЛЬ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В УСЛОВИЯХ НОВОГО МИРОВОГО ПОРЯДКА

после того как гигантский контейнеровоз сел на мель в Суэцком канале, заморозив мировую торговлю.

Нужно отметить, что самый короткий путь из Китая в Европу проходит через Турцию. Дорога, называемая Срединным коридором, ведет из Турции на Кавказ по Каспийскому морю, пересекает Туркменистан, Узбекистан, Кыргызстан или Казахстан и достигает Китая. Срединный коридор - это кратчайший путь протяженностью 7 тысяч километров из Китая в Турцию и через нее в Европу. Коммерческий товар может быть доставлен в Европу через Турцию за 10-15 дней. Этот период увеличивается до 15–20 дней через Россию и от 45 до 60 дней через Суэцкий канал.

Турция продемонстрировала свою решимость в этом вопросе, отправив в 2020 году первый экспортный поезд в Китай, который прибыл в пункт назначения за 10 дней, минув два континента, два моря и пять стран. По сравнению с Северным коридором, Срединный коридор быстрее и экономичнее, короче на 2 тысячи километров, более благоприятен с точки зрения климатических условий и сокращает время транспортировки примерно на 15 дней по сравнению с морским путем. Срединный коридор также предлагает важные возможности для грузовых перевозок в Азии, чтобы добраться до Ближнего Востока, Северной Африки и Средиземного моря благодаря портам Турции. В этом контексте в Турции продолжаются серьезные инвестиции в логистическую инфраструктуру, и она считает, что получит шанс стать торговым мостом между востоком и западом благодаря сделанным инвестициям в порт, железную дорогу и другие логистические услуги.

ПОДХОД КИТАЯ К СРЕДИННОМУ КОРИДОРУ

Южный Кавказ и транспортный коридор «Центральная Азия-Южный Кавказ-Турция» всегда имели стратегическую важность. Так, на сегодняшний день, данный маршрут имеет решающее значение с точки зрения международной безопасности и транспорта. В то же время маршрут особенно важен для Китая в плане безопасности, энергетики, внешней торговли и транспорта. Стоит подчеркнуть, что Китай стремится иметь влияние в этом регионе и построить как можно более хорошие отношения со странами региона, чтобы сдерживать риски, оценивать ситуацию и создавать новые возможности для себя.

На этом фоне, Китай старается активно участвовать в процессах, связанных с этим маршрутом. В то время как Армения и армянское лобби пытались помешать реализации проекта железной дороги Баку-Тбилиси-Карс, Китай придерживался иного подхода. Из-за давления армянского лобби западные финансовые институты с осторожностью относились к поддержке проекта железной дороги Баку-Тбилиси-Карс и не хотели выделять ресурсы и участвовать в проекте. Китай, в свою очередь, поддержал этот проект. В 2006 году в Астане был подписан пятисторонний протокол с участием Азербайджана, Грузии, Турции, а также Казахстана и Китая.

После инициативы «Пояс и путь» интерес Китая к этой географии еще больше возрос, и эту инициативу также приветствовали страны-участники данного маршрута.¹⁹ Китай, осуществляя поэтапную реализацию проекта «Пояс и путь», планирует ввести в действие Северный коридор через Россию, Южный коридор через Иран, намеревается соединить Европу и Турцию по Срединному коридору с Китаем через страны Центральной Азии, Афганистан и Пакистан.

19 Aslanlı Araz-Şerifli Yunus, "Zengezur Koridoru, Pekin-Londra Hattı ve Türkiye'nin Artan Önemi", *Anadolu Ajansı*, <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/zengezur-koridoru-pek-in-londra-hatti-ve-turkiye-nin-artan-onemi/2254505>, (Дата обращения: 08.11.2021).

РОЛЬ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В УСЛОВИЯХ НОВОГО МИРОВОГО ПОРЯДКА

Таким образом, проект «Срединный транспортный коридор» стал одной из важнейших составляющих развития исторического Шелкового пути. Китай раскрывает важность проекта, создавая альтернативу Северному и Южному коридорам.

Бюджет Срединного коридора предусматривается в размере 8 триллионов долларов, из которых 40 миллиардов долларов планируется потратить на транспортные сети. Всего железнодорожная сеть проекта составит 2 тысячи километров.

В рамках проекта Баку-Тбилиси-Карс, ТРАСЕКА, который является составной частью Срединного коридора, свяжет Карс и Эдирне высокоскоростными поездами. Проект ТРАСЕКА, который будет непрерывно соединять Лондон и Пекин, будет также интегрирован с мостами Мармарай и Султан Селим в Явузе.²⁰

Китай также устанавливает хорошие отношения с народами Центральной Азии, открывает новые предприятия, поощряет бизнес и завоевывает симпатии людей. Строя дорогу в Центральную Азию, Китай хочет возродить более слабые западные районы Китая. Против такой заметности Китая в Центральной Азии будет определенная реакция США и Индии.

РОЛЬ ЗАНГЕЗУРСКОГО КОРИДОРА В СРЕДИННОМ КОРИДОРЕ

Вторая Карабахская Война положила конец одной из давних проблем Южного Кавказа, но политические и экономические трудности, переживаемые Арменией, продолжают угрожать стабильности

20 "Bati'dan Doğu'ya Geçen Güç: Bir Kuşak Bir Yol-Modern İpek Yolu", *M5 Dergi*, https://m5dergi.com/one-cikan/batidan-doguya-gecen-guc-bir-kusak-bir-yol-modern-ipek-yolu/?_cf_chl_jschl_tk_=pmd_EE09Pp1.2f2yJzSdPiz6Mk6PVS5VeNRQsk5_K06JKng-1635822481-0-gqNtZGzNAqWjcnBszQ6l, (Дата обращения: 08.11.2021).

региона. Однако усилия Турции по открытию доступа и линий электропередач в Среднем коридоре - самом коротком маршруте между Китаем и Европой - могут стать прекрасной возможностью как для облегчения проблем Армении, так и для обеспечения прочного мира в регионе.²¹

Наиболее экономически важным элементом подписанного 10 ноября заявления о прекращении огня (между Россией, Арменией и Азербайджаном) является восстановление транспортного сообщения между Нахчыванской Автономной Республикой и основной территорией Азербайджана через Зангезурский коридор, поскольку этот коридор обещает значительные транспортные возможности. Восстановление всех экономических связей и создание Зангезурского коридора позволит странам региона преодолеть вышеупомянутые экономические проблемы и препятствия. В связи с этим проложенный Зангезурский коридор освободит Нахчыванскую Автономную Республику от экономической блокады. А восстановление прямого сообщения между Нахчываном и большей частью Азербайджана сократит время в пути и транспортные расходы, создав новые возможности для экономического развития как в Нахчыване, так и в Азербайджане.

21 "Orta Koridor, İstikrar ve Yeni İşbirliği Olanakları: Ermenistan, Türkiye'nin Uzattığı Eli Tutmalı", *Fikir Turu*, <https://fikirturu.com/jeo-strateji/orta-koridor-istikrar-ve-yeni-isbirligi-olanaklari-ermenistan-turkiyenin-uzattigi-eli-tutmal/>, (Дата обращения: 08.11.2021).

РОЛЬ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В УСЛОВИЯХ НОВОГО МИРОВОГО ПОРЯДКА

Карта 3: Ожидающиеся разблокировка железнодорожных коммуникаций после Второй Карабахской Войны



Источник: "44 Günlük Qarabağ Müharibesi: mülahizə və nəticələr", *Ovqat*, <https://ovqat.com/prizma/51633-44-gunluk-qaraba-muharbs.html>, (Дата обращения: 08.11.2021).

В статье 9-й соглашения от 10 ноября 2020 года четко указано, что все коммуникации в регионе, в том числе сообщение между Азербайджаном и Нахчываном, будут разблокированы. Точная формулировка статьи 9 выглядит следующим образом: ²²

«Все экономические и транспортные связи в регионе будут восстановлены. Республика Армения гарантирует безопасность транспортного сообщения между западными регионами Азербайджанской Республики и Нахчыванской Автономной Республикой с целью

²² "İlham Eliyev xalqa müraciət edib", *Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Eliyev, President*, <https://president.az/articles/45924>, (Дата обращения: 08.11.2021).

организации беспрепятственного передвижения граждан, транспортных средств и товаров в обоих направлениях».

Следует отметить, что Зангезурский район (армяне называют его «Сюник») очень важен с точки зрения региональной экономической интеграции, и, как упоминалось выше, согласно статье 9 трехстороннего заявления от 10 ноября, все экономические и транспортные связи в регионе должны быть восстановлены, и российские пограничники, охраняющие армяно-иранскую границу, должны будут обеспечивать безопасность транспортного сообщения между западными регионами Азербайджана и Нахчыванской Автономной Республикой Азербайджана. Это означает, что Азербайджан сможет восстановить старый транспортный путь к своему анклаву через Зангезурский коридор, который на протяжении десятилетий оставался закрытым.

Зангезур является не только воротами в Нахчыван для Азербайджана, но и занимает особое место в истории и национальной идентичности Азербайджана. С этой точки зрения будет большой ошибкой полагать, что дискуссии о Зангезуре относятся только к сегодняшнему дню. Судьба Зангезура была определена в начале 20 века, когда СССР поставил Кавказ на центральное место в процессе преобразования, заложив основу для споров, продолжающихся по сей день. Хотя руководство СССР изначально стремилось передать Армении весь Зангезур, позже они сдались и разделили его на две части. Западный Зангезур был передан Армении, а Восточный Зангезур остался в составе Азербайджана.²³

23 Arif Keskin, "Zengezur Koridoru ve Kafkasya'daki Jeopolitik Rekabetin Dönüşümü", *Fikir Turu*, <https://fikirturu.com/jeo-strateji/zengezur-koridoru-ve-kafkasyadaki-jeopolitik-rekabetin-donusumu/>, (Дата обращения: 02.11.2021).

РОЛЬ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В УСЛОВИЯХ НОВОГО МИРОВОГО ПОРЯДКА

Зангезурский коридор ускорит экономическую интеграцию и экономическое развитие региона. Линия Южный Кавказ - Центральная Азия - это линия, которой и Турция, и Китай придают большое значение, и Зангезурский коридор является одной из важных частей этой линии. В то же время в целом Срединный коридор снижает зависимость Китая от России с точки зрения транспортных маршрутов, а в Южном коридоре он имеет стратегическое значение с точки зрения безопасной отправки своей продукции в Европу за счет меньшего использования территории подвергнутого санкциям Ирана.²⁴

ФАКТОР КАРАБАХСКОЙ ВОЙНЫ

Конфликт Армении с Азербайджаном, в результате которого были оккупированы 20 процентов азербайджанских земель, был основным фактором, угрожающим безопасности на Южном Кавказе.

Последовательные провокации, особенно столкновения на границе в июле 2020 года на направлении Товузского района Азербайджана, нанесли удар по всем мирным усилиям в регионе. Товузский район - стратегический регион, соединяющий важные транспортные и энергетические маршруты Азербайджана с мировыми рынками. Например, нефтепровод Баку-Тбилиси-Джейхан (BTC), Южнокавказский газопровод (SCP) и железная дорога Баку-Тбилиси-Карс (ВТК) проходят через Товузский район.

²⁴ "Zengezur Koridoru, Pekin-Londra Hattı ve Türkiye'nin Artan Önemi", *Anadolu Ajansı*, <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/zengezur-koridoru-pekini-londra-hatti-ve-turkiye-nin-artan-onemi/2254505>, (Дата обращения: 07.11.2021).

Карта 4: Железная дорога Баку - Тбилиси - Карс



Источник: "Türkiye'nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası", Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-taraflı-ulasirma-politikasi.tr.mfa, (Дата обращения: 12.11.2021).

В ответ на военную провокацию армянской армии против Азербайджана 27 сентября 2020 года азербайджанская армия начала широкомасштабную военную контратаку для обеспечения безопасности мирного населения.

РОЛЬ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В УСЛОВИЯХ НОВОГО МИРОВОГО ПОРЯДКА

Война завершилась 10 ноября 2020 года подписанием трехстороннего заявления лидерами Азербайджана, Армении и России. Создан совместный российско-турецкий мониторинговый центр по наблюдению за прекращением огня.²⁵

Согласно трехстороннему заявлению от 10 ноября, Армения возвращает Агдамский, Кельбаджарский и Лачинский районы под контроль Азербайджана, а азербайджанская сторона гарантирует безопасность Лачинского коридора, который будет использоваться в качестве гуманитарного связующего звена между Арменией и армянами, проживающими в Карабахе.

Еще одна проблема - пограничный спор между Арменией и Азербайджаном. Делимитация границ важна для достижения прочного мира.

Однако с точки зрения международного права наиболее легитимным документом для определения азербайджано-армянской границы может быть Карсское соглашение, подписанное в 1921 году. В соответствии с этим соглашением были определены границы между Азербайджаном и Арменией, и наряду с Турцией и Россией его подписали три страны Южного Кавказа, в том числе Армения. Согласно международному праву, положения межгосударственных соглашений могут быть изменены только с общего согласия подписантов. Примечательно, что Турция не подписывала документы о передаче азербайджанских территорий Армении в советское время. Следовательно, это означает нарушение Карсского соглашения, и делимитация и демаркация границ должны основываться на принципах международного права, а ошибки «советской империи» должны быть исправлены.

25 "44 Günlük Qarabağ Müharibəsi: mülahizə və nəticələr", *Ovqat*, <https://ovqat.com/prizma/51633-44-gunluk-qaraba-muharbs.html>, (Дата обращения: 08.11.2021).

Карта 5: Карсский договор (13 октября 1921 года)



Источник: «Карсский договор (Karskiy dogovor)», *Virtual Karabakh*, [https://www.virtualkarabakh.az/post-item/32/132/qars-muqavilesi-1921-ci-il-13-oktyabr.html](https://www.virtualkarabakh.az/ru/post-item/32/132/qars-muqavilesi-1921-ci-il-13-oktyabr.html), (Дата обращения: 08.11.2021).

Неприемлемость этого прецедента для Армении состоит в том, что в Карсском соглашении спорная территория Зангезурского коридора упоминается как территория Азербайджана. Логично, что, судя по первым картам 20-х годов, эти территории должны быть возвращены Азербайджану.

КАКОВЫ ИНТЕРЕСЫ ГОСУДАРСТВА В ОТНОШЕНИИ ЗАНГЕЗУРСКОГО КОРИДОРА

Железная дорога Баку-Тбилиси-Карс соединит Турцию, Азербайджан и Грузию и таким образом, экономический коридор Китай-Центральная Азия / Западная Азия (ССWAEC) достигнет

РОЛЬ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В УСЛОВИЯХ НОВОГО МИРОВОГО ПОРЯДКА

Южного Кавказа. Китай продемонстрировал, какую важность он придает торговле в регионе, купив промышленную зону Поти на черноморском побережье Грузии.

Министр национальной обороны Турции Хулуси Акар, посетивший Азербайджан 9 ноября 2021 года, подчеркнул, что Азербайджан имеет законное право на использование Зангезурского коридора и этот коридор не несет в себе вред интересам какого-либо другого государства. Хулуси Акар также заявил, что Азербайджан и Армения могли бы сотрудничать посредством Зангезурского коридора, что сказалось бы положительно на экономике обеих стран. Турция готова поддерживать позитивное развитие событий и будет способствовать процветанию в регионе. Таким образом не только Армения и Азербайджан выиграют от Зангезурского коридора, но и другие страны.²⁶

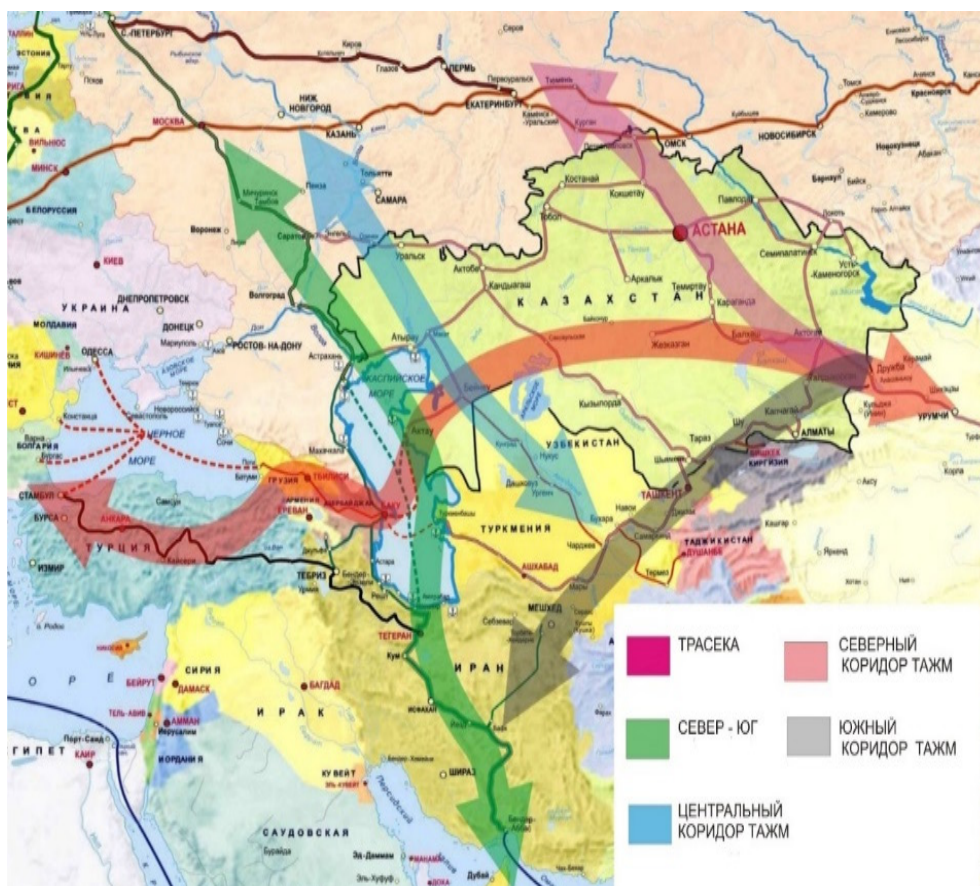
ПОЗИЦИЯ АЗЕРБАЙДЖАНА

Транспортный Маршрут Восток-Запад занимает очень важное место в Стратегической дорожной карте по развитию логистики и торговли в Азербайджанской Республике. Азербайджан является важной частью Экономического пояса Шелкового пути и ТРАСЕКА в составе Стратегии экономического развития «Пояса и пути». Напомним, что постоянный секретариат ТРАСЕКА находится в Баку.²⁷

26 "Bakan Akar: Uzatılan Barış Elinin, Ermenistan Tarafından Bir Fırsat Olarak Değerlendirilmesini İstiyoruz", *Anadolu Ajansı*, <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/bakan-akar-uzatilan-baris-elinin-ermenistan-tarafindan-bir-firsat-olarak-degerlendirilmesini-istiyoruz/2415582>, (Дата обращения: 03.11.2021).

27 "Küresel Ulaştırma Alanında Orta Koridor'un Önemi", *Newstimes*, <http://newtimes.az/tr/relations/dialogue/7415/>, (Дата обращения: 03.11.2021).

Карта 6: Транспортные коридоры



Источник: TRACECA, <http://www.traceca-org.org/ru/glavnaja/>, Дата обращения: 03.11.2021).

В 2015 году между Правительством Азербайджанской Республики и Правительством Китайской Народной Республики был подписан Меморандум о взаимопонимании для совместной поддержки создания Экономического пояса Шелкового пути. В рамках сотрудничества по Срединному коридору, между министрами транспорта стран-членов Тюркского совета был подписан «Протокол о совместном сотрудничестве». Еще одним важным событием в этом отношении стало подключение Азербайджана и Казахстана к Транскаспийскому международному проекту. Целью этого проекта является увеличение объема грузовых перевозок в обоих направлениях между Китаем, Центральной Азией, бассейнами Каспийского и Черного морей и странами Европы и повышение

РОЛЬ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В УСЛОВИЯХ НОВОГО МИРОВОГО ПОРЯДКА

конкурентоспособности. Определение правового статуса Каспийского моря 12 августа 2018 г, договор, подписанный 5 прибрежными странами в 2017 г, и меморандум о взаимопонимании относительно газового месторождения «Дружбы» («Достлуг») между Азербайджаном и Туркменистаном от 21 января 2021 г могут быть рассмотрены в рамках консолидации, направленной для развития Транскаспийского международного транспортного коридора.²⁸

Зангезурский коридор вновь стал геополитическим ключом спустя 100 лет. Но при этом Азербайджан стремительно ремонтирует и строит новые дороги, ведущие в Зангезур, а армяне стремятся затянуть процесс дипломатическим путём. Основная цель Азербайджана - прорвать экономическую блокаду Нахчывана и положить конец его изоляции, получив тем самым прямой доступ в Турцию.

Нахчыван не имеет сухопутного сообщения с Азербайджаном, что снижает мобильность между Азербайджаном и Турцией. Это изоляция делает Азербайджан зависимым от Ирана. Изоляция ограничивает роль Нахчывана в энергетических маршрутах на Кавказе. Более того, Грузия и Иран извлекают выгоду из энергетических и транзитных возможностей Азербайджана, в то время как составная часть Азербайджана, Нахчыван, лишен этих выгод.

Обеспокоенный возможным затягиванием переговоров до выполнения Карсского соглашения Иран опасается, что, минуя Азербайджан и Турцию, он потеряет свою единственную дверь в Европу, и четко заявил об этом.²⁹

28 "Küresel Ulaştırma Alanında Orta Koridor'un Önemi", *Newstimes*, <http://newtimes.az/tr/relations/dialogue/7415/>, (Дата обращения: 03.11.2021).

29 "Zəngəzur dalanı: Qars müqaviləsi Krımın ilhəqının ən yaxşı presedenti ola bilər", *Ovqat*, <https://ovqat.com/prizma/51800-zngzur-dalan.html>, (Дата обращения: 08.11.2021).

Хотя Зангезур исторически принадлежит Азербайджану, у республики нет военной цели по присоединению Западного Зангезура к Азербайджану. Однако при этом Азербайджан будет последовательно интегрировать Западный Зангезур экономическим путем.³⁰

Зангезурский коридор еще один из краеугольных и жизненных путей, который соединит тюрский мир.³¹ 26 октября 2021 года в ходе визита президента Турции Реджепа Тайипа Эрдогана в Азербайджан был заложен фундамент автомобильной дороги Горадиз-Джебраил-Зангилян-Агбенд. Этим был заложен и фундамент Зангезурского коридора.³²

Азербайджан будет реализовывать Зангезурский коридор как одну из своих основ для региональной стабильности, процветания, сотрудничества и мира. Азербайджан нацелен на то, чтобы превратить Зангезур в полезную геополитическую возможность для нормализации и сохранения отношений с Арменией и закрепления собственных успехов во Второй Карабахской войне.

ИНТЕРЕСЫ ГРУЗИИ

Армяно-азербайджанский конфликт, был одним из основных причин препятствующих развитию и использованию транспортных маршрутов на востоке. Единственное сухопутное сообщение Турции с Азербайджаном через Нахчыванскую Автономную Республику было прервано, поскольку оно проходило через Зангезурскую область

30 Arif Keskin, "Zengezur Koridoru ve Kafkasya'daki Jeopolitik Rekabetin Dönüşümü", *Fikir Turu*, <https://fikirturu.com/jeo-strateji/zengezur-koridoru-ve-kafkasyadaki-jeopolitik-rekabetin-donusumu/>, (Дата обращения: 02.11.2021).

31 "Zəngəzur dalanı: Qars müqaviləsi Krımın ilhəqının ən yaxşı presedenti ola bilər", *Ovqat*, <https://ovqat.com/prizma/51800-zngzur-dalan.html>, (Дата обращения: 08.11.2021).

32 "Zengezur Koridorunda İlk Adım", *Dünya Bülteni*, <https://www.dunyabulteni.net/kafkaslar/zengezur-koridorunda-ilk-adim-h512576.html>, (Дата обращения: 03.11.2021).

РОЛЬ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В УСЛОВИЯХ НОВОГО МИРОВОГО ПОРЯДКА

Армении. Из-за закрытия границы Турция не смогла использовать этот маршрут для установления контакта с Азербайджаном, который является одним из основных экономических партнеров Турции. Вместо этого пришлось использовать автомагистрали через Грузию, таким образом увеличивая расстояние и время. Закрытие границы с Арменией также создало дополнительные проблемы для легкого доступа Турции к энергоресурсам, что, в свою очередь, привело к строительству нефте- и газопроводов через Грузию.

Грузия, хочет, чтобы все транспортные коридоры в регионе проходили через ее собственную территорию и не боится турецкого влияния в отличие от Армении. Однако Россия не хочет зависеть от Грузии, так же и Азербайджан, даже если он не выражает этого открыто. А с Зангезурским коридором исчезнет безальтернативность Грузии.

Министр экономики и устойчивого развития Грузии Натия Турнава заявила, что государство вместе со странами-партнерами планирует и дальше повышать эффективность и устойчивость пролегающих через территорию страны транспортных маршрутов и увеличение объемов грузоперевозок через Грузию однозначно указывает на важность максимального использования потенциала транспортного коридора «Европа-Азия».³³

После победного марша, проведенного в Баку в связи с победой в Карабахе, президенты Азербайджана и Турции предложили шестистороннюю платформу для регионального сотрудничества на Южном Кавказе. Но Грузия с самого начала была против этой платформы из-за России. Азербайджан и Россия поддерживают предложение Турции.

³³ "Грузия намерена максимально использовать потенциал транспортного коридора "Европа-Азия" – министр (Gruziya namerena maksimalno ispolzovat potensial transportnogo koridora "Evropa-Aziya" – ministr)", *Interfax Azerbaijan*, <http://interfax.az/view/846831>, (Дата обращения: 02.11.2021).

Армения осторожна и затягивает процесс, не озвучивая четкого ответа. Причина в том, что Запад, особенно США, не рассматривает эту платформу положительно. США выступают против региональной платформы и предлагают решить проблемы и продолжить сотрудничество в рамках ОБСЕ. Нельзя сказать также, что Иран приветствует платформу. Исламская Республика желает поддерживать отношения с Южным Кавказом на двустороннем уровне, не являясь третьей стороной.

ИНТЕРЕСЫ АРМЕНИИ

«Срединный коридор» может стать ключом к будущему для Армении. Азербайджан хочет установить железнодорожное и наземное сообщение с Нахчываном и Турцией, в то время как Армения стремится наладить коммуникации с Россией через Азербайджан. Все государства региона смогут воспользоваться преимуществами коридора, названного президентом Азербайджана Ильхамом Алиевым Зангезурским коридором и включенного в Шушинскую декларацию, подписанную между Азербайджаном и Турцией 15 июня 2021 года. Армения объявила, что в этом коридоре будет только железная дорога, но позже согласилась на строительство автомагистрали. Это следует из заявления премьер-министра Армении Никола Пашиняна на саммите СНГ. Армении было нелегко смириться с такой ситуацией. Однако, похоже, что у Азербайджана в этом плане есть сильные козыри против Армении, и эти козыри используются в полной мере.

Дипломатические отношения между Турцией и Арменией являются одним из важнейших столпов нормализации и развития сотрудничества на Южном Кавказе. После освобождения

РОЛЬ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В УСЛОВИЯХ НОВОГО МИРОВОГО ПОРЯДКА

азербайджанских земель от оккупации турецко-армянские отношения снова вышли на первый план. В то же время говорится, что в случае реализации Зангезурского коридора границы между Турцией и Арменией могут быть открыты. После выборов в Армении между партиями прозвучали позитивные послания. Однако не следует забывать, что восточная часть Турции до сих пор упоминается в Декларации независимости Армении как «Западная Армения»³⁴.

По словам армянского эксперта Ани Егиазарян, написавшей статью для Американского аналитического центра Atlantic Council, международный проект, такой как Инициатива Среднего Коридора, может внести значительный вклад в стабилизацию региона за счет расширения сотрудничества, в то время как на Южном Кавказе сохраняется напряженное ожидание после Второй карабахской войны.³⁵

Участие в «Среднем коридоре» даст Армении много преимуществ. Это создаст коммерческие возможности, поможет диверсифицировать энергетические ресурсы, повысит удовлетворенность людей в стране и создаст дополнительный доход. Важнее всего то, что коридор усилит региональную и геополитическую роль Армении, значительно увеличит взаимозависимость между странами региона и, таким образом, снизится вероятность перехода напряженности в открытый конфликт. Международные инфраструктурные инициативы, такие как Центральный коридор и Международный транспортно-транзитный коридор Персидский залив-Черное море, предлагают

34 "Karabağ Zaferi'nin Birinci Yılında Güney Kafkasya", *Anadolu Ajansı*, <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/karabag-zaferinin-birinci-yilinda-guney-kafkasya/2415647>, (Дата обращения: 02.11.2021).

35 "Orta Koridor, İstikrar ve Yeni İşbirliği Olanakları: Ermenistan, Türkiye'nin Uzattığı Eli Tutmalı", *Fikir Turu*, <https://fikirturu.com/jeo-strateji/orta-koridor-istikrar-ve-yeni-isbirligi-olanaklari-ermenistan-turkiyenin-uzattigi-eli-tutmali/>, (Дата обращения: 02.11.2021).

Армении жизнеспособный путь к большей безопасности и процветанию.³⁶

Премьер-министр Армении Никол Пашинян стремится использовать новые возможности во внутренней и внешней политике, изменяя этот процесс. Зангезурский коридор предлагает Армении выход из собственного геополитического тупика. Армения, улучшая свои отношения с Турцией и Азербайджаном, может получить возможность воспользоваться коммуникациями соседей и развивать экономику, демократию и хорошие отношения с Западом, параллельно предотвращая безработицу и массовую нищету, в том числе миграцию людей.

Зангезурский коридор также даст Армении возможность сбалансировать свои отношения с Ираном. Одна из целей премьер-министра Армении Никола Пашиняна во внешней политике - это перестроить отношения Армении с Ираном таким образом, чтобы не навредить отношениям Еревана с Западом. Зангезурский коридор обеспечит Армении такой шанс.

Восстановление коммуникаций поможет решить одну из главных экономических проблем Армении - отсутствие наземных связей с рынками Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Таким образом, у Армении появится шанс укрепить торговые отношения с ЕАЭС, в том числе с Россией.

ОТНОШЕНИЕ ТУРЦИИ

Турция расположена в «коридоре Китай-Центральная и Западная Азия», также известном как Срединный коридор, который является одним из шести основных экономических коридоров «Пояса и

³⁶ "Infrastructure Cooperation Could Hold the key to Armenia's Future Security", *Atlantic Council*, <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/ukrainealert/infrastructure-cooperation-could-hold-the-key-to-armenias-future-security/>, (Дата обращения: 02.11.2021).

РОЛЬ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В УСЛОВИЯХ НОВОГО МИРОВОГО ПОРЯДКА

пути». Она играет ключевую роль в реализации Морского Шелкового пути и Экономического пояса Шелкового пути, чтобы «Пояс и путь» полностью раскрыл свой потенциал в будущем. В 2015 году между Турцией и Китаем был подписан Меморандум о взаимопонимании по гармонизации китайской инициативы «Пояс и путь» и инициативы Турции по созданию Срединного коридора. Коридор, включающий в себя железную дорогу протяженностью 4 тысячи 256 км и морской путь протяженностью 508 км, простирается от китайско-казахстанской границы до Азербайджана (через Каспийское море), а оттуда в Турцию через Грузию. В частности, Баку-Тбилиси-Карс, железнодорожный проект Эдирне-Карс и Мармарай имеют стратегическое значение для Срединного коридора, протянувшегося от Пекина до Лондона.

По словам турецких официальных лиц, инициатива Срединного коридора, вероятно, поможет Турции войти в десятку крупнейших экономик мира. Учитывая увеличение инвестиций из Китая в Турцию и рост объемов торговли, помимо роста объемов торговли по Срединному коридору, мы можем прогнозировать, что китайско-турецкие отношения будут и дальше развиваться, и Турция будет еще больше укреплять свои позиции, в рамках «Пояса и пути».³⁷

Турция разработала различные проекты по возрождению исторического Шелкового пути. В этом контексте, в дополнение к «Проекту Караван-сарай» по межтаможенному сотрудничеству в контексте «Срединного коридора», соединяющего Турцию с Китаем через Среднюю Азию, «Мармарай», соединяющий Азию и Европу, «Мост Явуз Султан Селим» открытый 26 августа 2016 года, «Евразийский туннельный коридор», введенный в эксплуатацию 20 декабря 2016 года, и аэропорт Стамбула, открытый 29 октября 2018

³⁷ "Zengezur Koridoru, Pekin-Londra Hattı ve Türkiye'nin Artan Önemi", *Anadolu Ajansı*, <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/zengezur-koridoru-pekini-londra-hatti-ve-turkiye-nin-artan-onemi/2254505>, (Дата обращения: 02.11.2021).

года, входят в число завершённых проектов. Мост через пролив Чанаккале, «Проект трёхэтажного трубопровода», «Строительство портов Филиос (Зонгулдак), Чандарлы (Измир) и Мерсин» и «Проект высокоскоростного поезда Эдирне-Карс и соединительной железной дороги», который соединит Азию и Европу, все ещё продолжаютс³⁸.

Учитывая значимость Срединного коридора для Турции, важность установления прочного мира в регионе Южного Кавказа возрастает после войны в Карабахе. Мир в регионе заставит китайцев поверить в то, что Южный Кавказ - самый эффективный путь в Европу.³⁹

Следует отметить, что указанный выше Зангезурский коридор может оказать положительное влияние на политическое и экономическое развитие китайско-турецких отношений и укрепление взаимозависимости между двумя странами. Кроме того, новый коридор может сыграть важную роль с точки зрения ускорения транспортировки китайских товаров в Европу и укрепления стратегических позиций Турции в отношении Китая, стран Ближнего Востока и Европы.⁴⁰

Благодаря коридору, инвестиции Турции в Нахичеван увеличатся, и турецко-нахичеванские отношения войдут в новый процесс. Провинции Турции на границах Кавказа станут экономически сильнее.⁴¹

38 "Türkiye'nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası", Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-tarafli-ulastirma-politikasi.tr.mfa, (Дата обращения: 12.11.2021).

39 "Orta Koridor, İstikrar ve Yeni İşbirliği Olanakları: Ermenistan, Türkiye'nin Uzattığı Eli Tutmalı", *Fikir Turu*, <https://fikirturu.com/jeo-strateji/orta-koridor-istikrar-ve-yeni-isbirligi-olanaklari-ermenistan-turkiyenin-uzattigi-eli-tutmal/>, (Дата обращения: 08.11.2021).

40 "Zengezur Koridoru, Pekin-Londra Hattı ve Türkiye'nin Artan Önemi", *Anadolu Ajansı*, <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/zengezur-koridoru-pekini-londra-hatti-ve-turkiye-nin-artan-onemi/2254505>, (Дата обращения: 02.11.2021).

41 Arif Keskin, "Zengezur Koridoru ve Kafkasyadaki Jeopolitik Rekabetin Dönüşümü", *Fikir Turu*, <https://fikirturu.com/jeo-strateji/zengezur-koridoru-ve-kafkasyadaki-jeopolitik-rekabetin-donusumu/>, (Дата обращения: 02.11.2021).

РОЛЬ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В УСЛОВИЯХ НОВОГО МИРОВОГО ПОРЯДКА

Новый коридор положительно скажется на туристических отношениях двух стран, так как обеспечит более надежное и комфортное передвижение туристов. Коридор в широком смысле является альтернативным и более коротким путем для Турции, чтобы соединиться с тюркским миром в Центральной Азии. Поэтому освобождение азербайджанских территорий и восстановление коммуникаций откроют новые перспективы развития отношений между тюркскими странами.

Турция также планирует построить новую железную дорогу до Нахчывана, чтобы расширить грузоперевозки и увеличить пропускную способность железной дороги Баку-Тбилиси-Карс. Новая 230-километровая железная дорога протянется из турецкого города Карс в Нахчыванскую Автономную Республику. Оттуда линия может быть соединена с железнодорожными линиями в Иран, Афганистан и Пакистан и соединена с железнодорожной сетью Азербайджана через Зангезурский коридор.

ИНТЕРЕСЫ РОССИИ

Россия также существенно выиграет от открытия коммуникаций на Южном Кавказе. Зангезурский коридор предоставляет альтернативный маршрут, в том числе для России. Российские поезда могут легко пройти по новому коридору в Нахчыванскую Автономную Республику, а оттуда - в Турцию, Иран и Армению, используя азербайджанские железные дороги. У России появится также альтернативный маршрут на рынки Ближнего Востока и самое главное Россия получит прямой доступ в Армению в обход Грузии.

Китайско-пакистанское сотрудничество в рамках Китайско-пакистанский экономический коридор (СРЕС- КПАЭК), с подключением к нему РФ может способствовать практической

реализации российской идеи более широкой континентальной регионализации Евразии через формирование на первоначальном этапе геополитического и геоэкономического единства в ее центральной части. Это позволяет условно рассматривать Россию в качестве Северного полюса Центральной Евразии, Пакистан – Южного, а Китай с Ираном соответственно – Восточного и Западного ее полюсов. Многоплановое сотрудничество этих государств может способствовать не только росту их взаимосвязанности (транспортной, энергетической, военно-технической, гуманитарной и др.), но и устойчивому социально-экономическому развитию с целью снижения напряженности и достижения мира в регионе. Эта тема, в частности, широко обсуждалась российскими и пакистанскими экспертами 27 марта текущего года на Международной конференции «Пакистано-российские стратегические отношения: перспективы сотрудничества».⁴²

Россия осознает преимущества возобновления экономических отношений с Турцией, Ираном, Арменией и со странами Ближнего Востока. Если Армения откажется от агрессивной политики по отношению к своим соседям и выберет политику мира и сотрудничества, то восстановление всех дорог, включая создание Зангезурского коридора, принесет стране значительные экономические выгоды. Армения может выйти из экономической изоляции и присоединиться к региональным транспортным проектам благодаря использованию Зангезурского коридора.

44-дневная война и окончание армяно-азербайджанского конфликта имеют серьезные экономические последствия для Южного Кавказа и его соседей. Возобновление экономических связей между странами региона, прерванных из-за конфликта,

42 Серенко Ирина Николаевна, "Китайско-пакистанский экономический коридор в интеграционных процессах Евразии (Kitaysko-pakistanskiy ekonomicheskiy koridor v integratsionnix prosesax Evrazii)", *Вестник экономики, права и социологии*, 3(2), 2019, <http://www.vestnykeps.ru/0319%20%D0%A2.2/37.pdf>, (Дата обращения: 02.11.2021), стр. 172.

РОЛЬ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В УСЛОВИЯХ НОВОГО МИРОВОГО ПОРЯДКА

изменит геоэкономическую карту региона, сформированную за 30 лет. Расширение транспортной сети в регионе откроет новые возможности для развития торговых отношений между странами региона. Это усилит позиции стран Южного Кавказа в системе международных экономических отношений и в международных транспортных коридорах Запад-Восток и Север-Юг.

ПОЧЕМУ РОССИЯ НЕ ПРОТИВОДЕЙСТВУЕТ?

Президент России Владимир Путин сказал на Валдайской конференции 21 октября 2021 года, что он опирался на предложение использовать карты 1920-е годов. Путин не стал делать исключения для выбора сторон при разграничении азербайджано-армянских границ. Таким образом, Москва предлагает использовать российские документы, и это дает преимущество для реализации коридора в Зангезуре.⁴³

Согласно тексту о прекращении огня, подписанному между Арменией и Азербайджаном от 10 ноября 2020 года, ясно следует, что Россия поддерживает открытие Зангезурского коридора. В тексте о прекращении огня предусматривается, что Азербайджан свяжется с Нахчываном через Армению в обмен на Лачинский коридор, который используется Арменией. В тексте также выделено, что безопасность обоих коридоров будет обеспечивать Россия. Россия хочет подтвердить и укрепить свою историческую деятельность на Кавказе через коридоры Лачин и Зангезур и держать все транзитные, транспортные и энергетические линии, проходящие через Кавказ под своим геостратегическим контролем. Благодаря коридорам Россия станет главным посредником в

43 "Zəngəzur dalanı: Qars müqaviləsi Kırımın ilhaqının ən yaxşı presedenti ola bilər", *Ovqat*, <https://ovqat.com/prizma/51800-zngzur-dalan.html>, (Дата обращения: 08.11.2021).

отношениях между Турцией, Азербайджаном и Арменией, а также будет контролировать все их перевозки.

Доминирование России в Зангезурском коридоре позволит ей контролировать тюркский мир и сохранять влияние, включая рычаги воздействия на Азербайджан. Примером этого является Лачинский коридор. Контроль над ним находится в руках России, хотя он расположен на территории Азербайджана. Россия может применить серьезные ограничения на въезд и выезд грузовиков, и это будет означать новую зависимость от России для Турции и Азербайджана.

Россия также препятствует притязаниям Ирана на то, что он является ближайшим коридором от Каспия до Персидского залива, и исключает возможность его влияния в сфере влияния и контроля России. Контроль России над коридором сводит на нет возможность любой военной операции в Зангезуре.

ИНТЕРЕСЫ ИРАНА

По всей видимости, пункт об открытии коммуникаций в заявлении, подписанном между лидерами Азербайджана, Армении и России 10 ноября, возник в результате требования Анкары о соблюдении условий Карсского соглашения. Это главный вопрос, который вызывает беспокойство Ирана. С иранской точки зрения Зангезурский коридор означает стабилизацию кавказского региона, а это означает ослабление влияния Ирана. Открытие коридора для связи Нахчывана с Азербайджаном означает экономические и политические риски для Ирана.⁴⁴

44 Arif Keskin, "Zengezur Koridoru ve Kafkasya'daki Jeopolitik Rekabetin Dönüşümü", *Fikir Turu*, <https://fikirturu.com/jeo-strateji/zengezur-koridoru-ve-kafkasyadaki-jeopolitik-rekabetin-donusumu/>, (Дата обращения: 02.11.2021).

РОЛЬ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В УСЛОВИЯХ НОВОГО МИРОВОГО ПОРЯДКА

ИНТЕРЕСЫ СТРАН ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

Как известно, в период после распада Советского Союза страны Центральной Азии, обладающие важным потенциалом с точки зрения природных ресурсов и особенно подземных богатств, вышли на первый план для России и других держав. В этом контексте двумя наиболее важными резервами, которые следует рассмотреть в первую очередь, являются Казахстан и Туркменистан. Узбекистан также богат данными ресурсами, однако на текущий период объем производства едва удовлетворяет его внутренний спрос, поэтому торговля нефтью и природным газом остается ограниченной.⁴⁵

Исторически Центральная Азия имела стратегическое значение из-за своего геополитического положения. С другой стороны, с учетом протяженных границ Китая, у него всегда были сильные политические, экономические и культурные отношения с соседними странами региона. Взаимодействие, сотрудничество в области энергетики и военной безопасности - ключевые инструменты, которые Китай использует для формирования влияния в географии Центральной Азии. Он также использует этот проект для усиления торговых отношений с западными странами. Кроме того, страны Центральной Азии, богатые природными ресурсами, жизненно важны для обеспечения растущей потребности Китая в энергии. Даже если политика, проводимая Китаем в регионе, выглядит со стороны, как налаживание «выгодных» связей, главная цель Китая - развивать региональную власть, обеспечивать безопасность границ в регионе и быть принятой в мировой политике, как экономическая и военная сверхдержава.

⁴⁵ Mehmet Seyfettin Erol, "Orta Asya'da Güvenlik Sorunları", *Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 1(85), 2004, s. 87.

Нельзя упускать из виду, что обеспечение безопасности и стабильности в Центральной Азии также необходимо для региональной и глобальной безопасности. Для региональных и глобальных игроков и правительств центральноазиатских республик необходимо иметь возможность управлять различными идентичностями и интересами, исходя из подхода к безопасности, ориентированного на человека, а не из подхода к безопасности, ориентированного на государство. Не следует также забывать о том, что национальная, региональная и глобальная безопасности взаимосвязаны.⁴⁶

Реализация проекта «Пояс и путь» вокруг общих интересов имеет большое значение, в том числе в решении проблем организованной преступности, оборота оружия, незаконного оборота наркотиков и т.д., которые становятся все более распространенными в Центральной Азии. Проект также не менее важен для снижения влияния радикальных группировок, с которыми полны решимости бороться все правительства Центральной Азии. Весьма вероятно, что проект «Пояс и путь» предложит странам Центральной Азии новый вариант внешней политики. Ключом к миру, инклюзивному государственному строительству и региональной стабильности в этом регионе является рост региональной торговли и взаимосвязанности. Если это будет достигнуто, риски безопасности могут перестать представлять угрозу для Центральной Азии.

Проект «Пояс и путь» может стать решающим рычагом в обеспечении региональной и экономической интеграции, следовательно, экономического процветания, разрешении конфликтов между странами региона, предотвращении конфликтов

46 "Bati'dan Doğu'ya Geçen Güç: Bir Kuşak Bir Yol - Modern İpek Yolu", *M5 Dergi*, https://m5dergi.com/one-cikan/batidan-doguya-gecen-guc-bir-kusak-bir-yol-modern-ipek-yolu/?__cf_chl_jschl_tk__=pmd_EE09Pp1.2f2yJzSdPiz6Mk6PVS5VeNRQsk5_K06JKng-1635822481-0-gqNtZGzNAqWjcnBszQ6l, (Дата обращения: 08.11.2021).

РОЛЬ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В УСЛОВИЯХ НОВОГО МИРОВОГО ПОРЯДКА

между странами региона и этническими группами соседних стран, прекращении актов терроризма и насилия и становлении Центральной Азии как «функциональной зоны».

В Центральной Азии со времен Советского союза сохраняется российское влияние, которое в последнее время ослабевает за счет экономической и торговой политики Китая. Однако угроза террора и безопасности в регионе высока, так как Ферганская долина является одним из районов, склонных к дестабилизации в регионе. Разные деструктивные группы, прибывающие из Афганистана, доминируют в регионе и представляют угрозу для других стран. Размещение американских и западных войск в этом районе после афганской интервенции 2001 года является проблемой для Китая. Несмотря на то, что США и НАТО вывели свои войска из Афганистана, западные страны не стремятся полностью покинуть регион. В то же время смешанная ситуация в стране и наличие террористических организаций являются самыми серьезными проблемами.

АФГАНИСТАН И СРЕДИННЫЙ КОРИДОР

Талибан, пришедший к власти в Афганистане, в период первого нахождения у руля власти в 1996-2001 годах, подвергся международной изоляции, и был признан только Пакистаном, Саудовской Аравией и Объединенными Арабскими Эмиратами. Однако на этот раз такие региональные державы, как Китай, Россия и Иран, заявляют, что могут сотрудничать с талибами ради защиты своих интересов.

Проект регионального развития «Пояс и путь» отводит Афганистану центральную роль на торговом пути между Азией и Западом. Если раньше Афганистан считался барьером, отделяющим Центральную Азию от Южной Азии, то теперь он рассматривается

как соединительный мост между регионами. Однако стоит отметить, что в Афганистане продолжается процесс восстановления страны. Все страны Центральной Азии, особенно Узбекистан и Казахстан, выступают за усиление поддержки стабильности и открытие торговых каналов в Афганистане.

Транзитный транспортный коридор Турция-Грузия-Азербайджан-Туркменистан-Афганистан (Ляпис-Лазурит), который представляет собой один из переходов Срединного коридора, имеет большое значение для Афганистана, не имеющего выхода к морю, и представляет собой конкретный результат усилий по развитию региональной интеграции и взаимосвязанности, диверсификации и роста экономики, а также обеспечению региональной стабильности и процветания. Соглашение о коридоре «Лазурит» было подписано во время Министерской конференции «Конференция регионального экономического сотрудничества по Афганистану» (RECCA), которая проходила в Ашхабаде 14-15 ноября 2017 года.⁴⁷

На самом деле, трудно предсказать в какой степени проект «Пояс и путь», который должен связать Афганистан (культурно входящий в географию Центральной Азии) с Центральной Азией, включая Пакистан, Индию и Бангладеш, будет успешным в преодолении старых конфликтов между странами. Можно сказать, что экономическое развитие, которое объединит регион, будет зависеть от масштабов инвестиций частного сектора, создаваемых возможностей для трудоустройства, а также от всесторонней международной помощи.⁴⁸

47 "Türkiye'nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası", *Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı*, https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-tarafli-ulastirma-politikasi.tr.mfa, (Дата обращения: 12.11.2021).

48 "Batı'dan Doğu'ya Geçen Güç: Bir Kuşak Bir Yol-Modern İpek Yolu", *M5 Dergi*, https://m5dergi.com/one-cikan/batidan-doguya-gecen-guc-bir-kusak-bir-yol-modern-ipek-yolu/?__cf_chl_jschl_tk__=pmd_EE09Pp1.2f2yJzSdPiz6Mk6PVS5VeNRQsk5_K06JKng-1635822481-0-gqNtZGzNAqWjcnBszQ6l, (Дата обращения: 08.11.2021).

РОЛЬ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В УСЛОВИЯХ НОВОГО МИРОВОГО ПОРЯДКА

ИНТЕРЕСЫ ЕВРОПЕЙСКИХ СТРАН

Проект «Пояс и путь» представляется одним из важных вложений, которые позволят Китаю выйти на передний план в мировой политике. По данным Евростата, Китай обогнал Соединенные Штаты в качестве крупнейшего торгового партнера ЕС в 2020 году. Несмотря на то, что железные дороги по-прежнему занимают небольшую долю в объеме торговли Китай-Европа, количество грузовых поездов из Китая в Европу за первые два месяца 2021 года составляет более двух тысяч, что вдвое больше, чем в предыдущем году. Это указывает на то, что она будет играть важную роль в торговле между Китаем и Европой. Возобновление работы Зангезурского коридора в будущем может также способствовать развитию торговли между Китаем и Европой и положительно повлиять на объем торговли срединного коридора в рамках железнодорожных маршрутов. Хотя рост взаимной экономической зависимости выгоден для всех сторон, ясно, какая сторона больше зависит от взаимной торговли, особенно если другая сторона - чемпион по экспорту. На данный момент страны нуждающиеся в иностранных инвестициях, занимают важное место во внешней политике Китая потому что они являются дверью в Европу, так и потому, что они не в состоянии представлять какую-либо угрозу. Кроме того, соглашения с европейскими государствами влияют не только на двусторонние отношения, но и на организации, членами которых эти государства являются. Как и следовало ожидать, это не кто иной, как ЕС.

В 2012 году Китай наладил сотрудничество «16+1» с 11 странами-членами ЕС из Центральной / Восточной Европы и 5 балканскими странами. Это Албания, Босния и Герцеговина, Болгария, Хорватия, Чешская Республика, Эстония, Венгрия, Литва, Латвия, Северная Македония, Черногория, Польша, Румыния, Сербия, Словакия и

Словения. Благодаря этому сотрудничеству Китай может не только использовать свою роль в этих странах против других, но также получить место в ЕС и найти сторонников. Это сотрудничество и последующие инвестиции вызывают недовольство ведущих стран ЕС. Причины включают непрозрачность компаний, автократическую систему, противоречащую свободному рынку.⁴⁹

В то же время ЕС выделяет 600 миллионов долларов на строительство линии юг-север, которая считается конкурентом Зангезурского коридора и Иран вместе с Индией политически поддерживают эту линию.⁵⁰

ИНИЦИАТИВА «ПОЯС И ПУТЬ» С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ США

Сегодня США и Китай - две страны, которые направляют мировую экономику. Любое экономическое развитие в мире прямо или косвенно подвержено влиянию двух гигантов. Параллельно подъем или упадок в этом блоке толкает мировую экономику в одном направлении под силой тяжести.

«Пояс и путь» - один из важнейших проектов экономического развития на сегодняшний день. Так как он уже подготовлен и частично реализован. США не могут игнорировать такой шаг. Подъем или падение любого из этих двух полюсов будет иметь важные последствия в современном мире, где взаимозависимость находится на пике. Девиз администрации Трампа «Америка прежде всего» не означает, что Соединенные Штаты будут самоизолироваться, приближаться лишь к внутренней политике и

49 Ahmet Bayar, "Yeni Kuşaga Eski Yol, Çin Batı'ya Açılan Kapısı: OBOR", *Defence Türk*, <https://www.defenceturk.net/yeni-kusaga-eski-yol-cin-batiya-acilan-kapisi-obor>, (Дата обращения: 03.11.2021).

50 "Karabağ Zaferi'nin Birinci Yılında Güney Kafkasya", *Anadolu Ajansı*, <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/karabag-zaferinin-birinci-yilinda-guney-kafkasya/2415647>, (Дата обращения: 03.11.2021).

РОЛЬ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В УСЛОВИЯХ НОВОГО МИРОВОГО ПОРЯДКА

будут просто наблюдателем во внешней политике. В этих регионах, которые английский географ и геополитик, основатель теории «Хартленда» Хэлфорд Джон Маккиндер много лет назад назвал Хартлендом, китайская атака BRI, кажется, оправдывает его теорию.

Историческая причуда заключается в том, что в прошлом Запад пытался интегрировать Китай в мир, но Китай всегда был замкнутым и защищал себя от внешних влияний. На сегодняшний день существует совершенно противоположное, в то время как Китай стремится интегрироваться с Западом и пытается развить «Сердце» (Хартленд), владение которым, как утверждается, есть путь к доминированию в мире, США пытаются помешать этому, а если не удастся, то хотя бы стать частью этого.⁵¹

Политика раздела, проводимая США в Сирии, поставила Сирию в положение несостоявшегося государства. Присутствие террористов Исламского Государства (ИГ) в Ираке нарушило политическую структуру страны. Кроме того, катарский кризис, вызванный странами Персидского залива, сделал морской путь проблематичным. Продолжение гражданской войны в Йемене и пиратство в территориальных водах Сомали также создали проблему Красного моря. Однако в последние дни в Персидском заливе произошли положительные сдвиги в отношении Катара.

Напряжение, начавшееся много лет назад в Южно-Китайском море, продолжается и настраивает страны региона друг против друга. Принятие Китаем мер по укреплению своего господства над морем повысило интерес США к этому вопросу.

Решение Японии перейти на регулярную армию также является проблемой безопасности Китая. Историческая проблема с Тайванем

51 Ahmet Bayar, "Yeni Kuşaga Eski Yol, Çin Batı'ya Açılan Kapısı: OBOR", *Defence Türk*, <https://www.defenceturk.net/yeni-kusaga-eski-yol-cin-batiya-acilan-kapisi-obor>, (Дата обращения: 03.11.2021).

также поставит под угрозу морскую линию. Однако Северная Корея, которая в настоящее время является страной, создающей кризис, является причиной присутствия США в Тихом океане, ограничивая маневры Китая в этом регионе и влияя на продвижение проекта «Пояс и путь».⁵²

Президент США Байден впервые сказал премьер-министру Великобритании Борису Джонсону по телефону 26 марта 2021 года, что у них должен быть масштабный план инфраструктуры, чтобы конкурировать с китайской инициативой «Пояс и путь». Байден сказал репортерам:

*“Я предложил, чтобы мы выступили с аналогичной инициативой, начиная с демократических государств, помогая сообществам по всему миру, которые действительно нуждаются в помощи”.*⁵³

Его предшественник, Дональд Трамп, потратил время на подрыв китайской инициативы «Пояс и путь». Однако это не удалось. Об этом свидетельствует участие 12 стран Южной Америки и 10 стран Карибского бассейна в PFI за последние несколько лет. С другой стороны, почти все государства-члены НАТО в Восточной и Южной Европе также реализуют совместные проекты с инициативой «Пояс и путь». Самым большим ударом для Атлантического лагеря стало то, что Италия, страна Большой семерки, стала активным компонентом инициативы «Пояс и путь».

52 “Bati'dan Doğu'ya Geçen Güç: Bir Kuşak Bir Yol-Modern İpek Yolu”, *M5 Dergi*, https://m5dergi.com/one-cikan/batidan-doguya-gecen-guc-bir-kusak-bir-yol-modern-ipek-yolu/?_cf_chl_jschl_tk_=pmd_EE09Pp1.2f2yJzSdPiz6Mk6PVS5VeNRQsk5_K06JKng-1635822481-0-gqNtZGzNAqWjcnBszQ6l, (Дата обращения: 03.11.2021).

53 “Джо Байден, беседа с Борисом Джонсоном: лидер США хочет выступить с инициативой демократических государств по конкуренции с “Шелковым путем”, инициированным Китаем (Djo Bayden, beseda s Borisom Djonsonom: lider SŞA xochet vistupit s inisiativoy demokraticeskix qosudarstv po konkurensii s “Sholkovim putyom”, inisiirovannim Kitaem)”, *Serjmin*, <https://serjmin.com/beseda-dzho-bajdena-s-borisom-dzhonsonom-o-planah-kitaja/>, (Дата обращения: 15.11.2021).

РОЛЬ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В УСЛОВИЯХ НОВОГО МИРОВОГО ПОРЯДКА

Было понятно, что борьба Байдена направляется из «Совета по международным отношениям» (CFR-Council on Foreign Relations), главного владельца внешней политики США и программы мирового господства. 23 марта CFR опубликовал подробный отчет против инициативы «Пояс и путь».⁵⁴

Отчет на 190 страницах под названием «Воздействие Китая на США» был подготовлен большой «оперативной группой» из 38 человек. Оперативную группу возглавили бывший министр финансов США Джек Лью и бывший командующий ВМС США адмирал Гэри Роугхед.

На веб-сайте CFR в отчете поставлен заголовок: «Как США должны конкурировать с китайской инициативой «Пояс и путь»?».⁵⁵

Согласно отчету, поскольку США вступают в период серьезной конкуренции с Китаем, задача американских политиков состоит в том, чтобы лучше понять инициативу «Пояс и путь» и ее стратегические и политические последствия. Инициатива «Пояс и путь» также является примером готовности и способности Китая заполнить пробелы, оставленные США.

Хотя администрация Дональда Трампа потратила четыре года, высмеивая мировой порядок после Второй мировой войны, этот отчет показывает, насколько важна инициатива «Пояс и путь» для внешней политики США. По мере того как администрация Джо Байдена проводит оценку американо-китайских отношений и разрабатывает план управления стратегическим соперничеством с Пекином, она должна реагировать на инициативу «Пояс и путь».

54 "China's Belt and Road: Implications for the United States", *Council on Foreign Relations*, <https://www.cfr.org/report/chinas-belt-and-road-implications-for-the-united-states/>, (Дата обращения: 03.11.2021).

55 "How Should the United States Compete with China's Belt and Road Initiative?", *Council on Foreign Relations*, <https://www.cfr.org/blog/how-should-united-states-compete-chinas-belt-and-road-initiative>, (Дата обращения: 03.11.2021).

США ИСПОЛЬЗУЮТ ИНДИЮ ПРОТИВ КИТАЯ

Индия ищет новый рынок для продажи производимых ею товаров и хочет участвовать в этом проекте (Проект Север-Юг) в качестве мировой сверхдержавы. В прошлом Индия, как и Китай, отдавала предпочтение морским транспортным маршрутам. Но Индия также осознает необходимость наличия второй альтернативы. Потому что при мировом хаосе всегда есть потребность в альтернативных проектах.

КПЭК рассматривается как один из самых важных столпов инициативы «Пояс и путь», так как он ориентирован на соединительные дороги. Таким образом, КПЭК это проект с геополитическими и геостратегическими целями. Внимательно следя за действиями Китая, США во время президентства Барака Обамы подписали Транстихоокеанское соглашение о партнерстве (ТТП). Соглашение было направлено на дальнейшее укрепление регионального партнерства в будущем. Однако в этом проекте произошел серьезный срыв, когда Дональд Трамп стал президентом, и Трамп заявил в первый же день своего вступления в должность, что ТТП нанесет ущерб национальным интересам Америки. Изоляционистская политика, проводимая администрацией Трампа, побудила Пекин еще больше ускорить достижение своих целей по выходу на первый план в мировой политике.⁵⁶

Расширение военного сотрудничества между двумя странами вместе с Китайско-пакистанским экономическим коридором (КПЭК), который является важнейшей опорой инициативы «Пояс и путь»,

56 "Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru ve Bölgeye Etkileri", *İnsamer*, https://insamer.com/tr/cin-pakistan-ekonomik-koridoru-ve-bolgeye-etkileri_4018.html, (Дата обращения: 03.11.2021).

РОЛЬ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В УСЛОВИЯХ НОВОГО МИРОВОГО ПОРЯДКА

встречает противодействие. При первоначальном инвестиционном бюджете, оцениваемом в 46 миллиардов долларов, проект в основном направлен на развитие и укрепление существующей транспортной инфраструктуры и энергетического сектора Пакистана.⁵⁷

С другой стороны, Индия, одна из самых важных стран в регионе, заявила, что с самого начала она не относится тепло как к поясу, так и к КПЭК, и высказывала различные критические замечания в адрес этих проектов. Утверждая, что Инициатива «Пояс и путь» преследует тайные цели и что необходимо создать прозрачный механизм для продвижения проектов по подключению и инфраструктуре, осуществляемых на основе соглашений между странами в рамках инициативы. Самая важная проблема, заключается в том, что правительства стран которые связаны с инициативой «Пояс и путь», почти не имеют права голоса в процессе принятия решений или очень мало критикуют Китай, и что они должны участвовать в проекте как послушная нация. То есть стык Пакистана с Китаем крайне нестабилен как вследствие действий местных боевых групп, так и потенциального военного конфликта с Индией.⁵⁸

Правительство Индии также утверждает, что КПЭК проходит через регион Джамму и Кашмир. Джамму и Кашмир являются спорной территорией, управляемой Пакистаном, но Индией считает их своей территории. Приграничные конфликты между Китаем и Индией в Гималае летом 2020 года возникли из-за реакции Китая

57 "Пакистанский эксперт заявил о выгодности экономического коридора с Китаем (Pakistanskiy ekspert zayavil o vigođnosti ekonomičeskogo koridora s Kitaem)", *РИА НОВОСТИ*, <https://ria.ru/20190715/1556510562.html>, (Дата обращения: 03.11.2021).

58 «Афганистан -это дорога. Как изменится «Новый шелковый путь» и как на этом заработать Украине (Afganistan – eto doroga. Kak izmenitsa "Noviy sholkoviy put" i kak na etom zarobotat Ukraine)», *DsNews*, <https://www.dsnews.ua/economics/suhoputno-morskaya-imperiya-27092021-438000>, (Дата обращения: 03.11.2021).

на решение Индии в одностороннем порядке изменить статус Джамму и Кашмира. Однако против этого решения решительно выступила администрация Пекина. Кроме того, Индия категорически возражает против включения региона Гилгит-Балтистан в КПЭК на том основании, что это спорный регион. Утверждается, что Китай убедил Пакистан изменить конституционный статус Гилгит-Балтистана, но администрация Исламабада воздерживалась от изменения статуса до недавнего времени (поскольку это ослабило бы ее позицию по вопросу Кашмира). Согласно Конституции Пакистана, Гилгит-Балтистан, имеющий статус спорного региона, не имеет статуса официальной провинции. Однако изменение Индией статуса Джамму и Кашмира в августе 2019 года заставило Пакистан принять решение об изменении статуса Гилгит-Балтистана. Однако постоянное изменение статуса спорного региона также является нарушением резолюций Организации Объединенных Наций.⁵⁹

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Создание логистических центров и зон свободной торговли, особенно в портах Туркменистана, Казахстана и Азербайджана, будет способствовать развитию и углублению транскаспийского сотрудничества. Если маршрут Срединного коридора будет использоваться эффективно, страны Центральной Азии смогут получить экономические возможности от торгового трафика между Европой и Китаем, который по-прежнему составляет 600 миллиардов долларов США в год.

Первым международным документом, в котором упоминалось название Зангезурского коридора, была Шушинская декларация о союзнических отношениях между Турцией и Азербайджаном.

⁵⁹ "Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru ve Bölgeye Etkileri", *İnsamer*, https://insamer.com/tr/cin-pakistan-ekonomik-koridoru-ve-bolgeye-etkileri_4018.html, (Дата обращения: 03.11.2021).

РОЛЬ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В УСЛОВИЯХ НОВОГО МИРОВОГО ПОРЯДКА

В документе открытие коридора было признано имеющим стратегическое значение как для регионального сотрудничества между Турцией и Азербайджаном, так и в целом. Кроме того, утверждается, что Зангезурский коридор принесет региону серьезный комфорт и богатство, и что Армения может легко добраться до Москвы и мира по железной дороге.

Возрождение коридора может способствовать ослаблению психологических барьеров на пути к миру в регионе (особенно чувств, создаваемых и постоянно подпитываемых иностранными державами, преследующими империалистические амбиции).

Этот коридор время от времени описывается как «Туранский коридор», поскольку он обеспечивает прямое транспортное сообщение со Стамбулом (через Каспийское море) в самую восточную часть Туркестана. Но с экономической точки зрения это также может означать новую связь между западным берегом Каспия и Стамбулом, включая Мармарай, также Пекина с Лондоном. Поэтому с Заявлением от 10 ноября также возросли надежды на то, что региональное сотрудничество может дать результаты в глобальном масштабе. Этот коридор может сыграть важную роль с точки зрения более быстрой и безопасной торговли между Китаем и Европой, тем самым укрепляя стратегические позиции Турции и тюркского мира с точки зрения Китая, Ближнего Востока и европейских стран.

Хотя возрождение коридора может беспокоить Грузию, которая играет роль «моста» между Азербайджаном и Турцией и получает от этого выгоду, эта страна также выиграет от создания всеобъемлющей региональной атмосферы мира и сотрудничества. Кроме того, такие проекты, как нефтепровод Баку-Тбилиси-Джейхан, газопровод Баку-Тбилиси-Эрзурум и железнодорожная

линия Баку-Тбилиси-Карс, которые были реализованы через Грузию, будут продолжать вносить вклад в эту страну в ближайшая и среднесрочная перспектива. С другой стороны, существует небольшая вероятность того, что Зангезурский коридор только усилит дискомфорт Грузии и приведет ее к другим тенденциям, прежде чем он будет реализован.

Страна, которую, похоже, больше всего беспокоит коридор, - это Иран. Хотя Иран пытается обосновать свое недовольство возможностью «изменения границ» (возвращения Зангезура Азербайджану), очевидно, что основной источник его дискомфорта - это результаты 44-дневной войны, усиление Турции в регионе, и его почти полное исключение из процесса.

На основании имеющихся данных можно утверждать, что Зангезурский коридор - это не проект изменения границы, а транспортный проект, который укрепит региональный мир и атмосферу сотрудничества. Однако, если это будет реализовано, выиграют не только Азербайджан и Армения или квартет Азербайджана, Армении, Турции, России, и даже не только тюркский мир, но и почти все участники торговли Восток-Запад.

РОЛЬ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В УСЛОВИЯХ НОВОГО МИРОВОГО ПОРЯДКА

БИБЛИОГРАФИЯ

“44 günlük Qarabağ Müharibəsi: mülahizə və nəticələr”, *Ovqat*, <https://ovqat.com/prizma/51633-44-gunluk-qaraba-muharbs.html>, (Дата обращения: 08.11.2021).

“Bakan Akar: Uzatılan Barış Elinin, Ermenistan Tarafından Bir Firsat Olarak Değerlendirilmesini İstiyoruz”, *Anadolu Ajansı*, <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/bakan-akar-uzatilan-baris-elinin-ermenistan-tarafindan-bir-firsat-olarak-degerlendirilmesini-istiyoruz/2415582>, (Дата обращения: 03.11.2021).

“Bakan Karaismailoğlu: Süveyş Kanalı'na Alternatif En Uygun Rota “Orta Koridor””, *TRT Haber*, <https://www.trthaber.com/haber/gundem/bakan-karaismailoglu-suveys-kanalina-alternatif-en-uygun-rota-orta-koridor-568498.html>, (Дата обращения: 09.11.2021).

“Batı'dan Doğu'ya Geçen Güç: Bir Kuşak Bir Yol-Modern İpek Yolu”, *M5 Dergi*, https://m5dergi.com/one-cikan/batidan-doguya-gecen-guc-bir-kusak-bir-yol-modern-ipek-yolu/?__cf_chLjschl_tk__=pmd_EE09Pp1.2f2yJzSdPiz6Mk6PVS5VeNRQsk5_K06JKng-1635822481-0-gqNtZGzNAqWjcnBszQ6l, (Дата обращения: 08.11.2021).

“China's Belt and Road: Implications for the United States”, *Council on Foreign Relations*, <https://www.cfr.org/report/chinas-belt-and-road-implications-for-the-united-states/>, (Дата обращения: 03.11.2021).

“Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru ve Bölgeye Etkileri”, *İnsamer*, https://insamer.com/tr/cin-pakistan-ekonomik-koridoru-ve-bolgeye-etkileri_4018.html, (Дата обращения: 03.11.2021).

“How Should the United States Compete with China's Belt and Road Initiative?”, *Council on Foreign Relations*, <https://www.cfr.org/blog/how-should-united-states-compete-chinas-belt-and-road-initiative>, (Дата обращения: 03.11.2021).

ULUSLARARASI KRİZ VE SİYASET ARAŞTIRMALARI DERGİSİ

"Xi Jinping'in BFA Açılış Konuşmasından Öne Çıkanlar", *CRI Türk*, <https://www.criturk.com/xi-jinpingin-bfa-acilis-konusmasindan-one-cikanlar/>, (Дата обращения: 08.11.2021).

"Infrastructure Cooperation Could Hold the Key to Armenia's Future Security", *Atlantic Council*, <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/ukrainealert/infrastructure-cooperation-could-hold-the-key-to-armenias-future-security/>, (Дата обращения: 02.11.2021).

"İlham Əliyev xalqa müraciət edib", Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev", *President*, <https://president.az/articles/45924>, (Дата обращения: 08.11.2021).

"Karabağ Zaferi'nin Birinci Yılında Güney Kafkasya", *Anadolu Ajansı*, <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/karabag-zaferinin-birinci-yilinda-guney-kafkasya/2415647>, (Дата обращения: 02.11.2021).

"Küresel Ulaştırma Alanında Orta Koridor'un Önemi", *Newstimes*, <http://newstimes.az/tr/relations/dialogue/7415/>, (Дата обращения: 03.11.2021).

"National Security Strategy of the United States of America", *The White House*, <https://trumpwhitehouse.archives.gov/wp-content/uploads/2017/12/NSS-Final-12-18-2017-0905.pdf>, p. 25. (Дата обращения: 08.11.2021).

"Orta Koridor, İstikrar ve Yeni İşbirliği Olanakları: Ermenistan, Türkiye'nin Uzattığı Eli Tutmalı", *Fikir Turu*, <https://fikirturu.com/jeo-strateji/orta-koridor-istikrar-ve-yeni-isbirligi-olanaklari-ermenistan-turkiyenin-uzattigi-eli-tutmali/>, (Дата обращения: 08.11.2021).

"The Belt and Road: Economic Corridors and Maritime Connectivity", *Greater-Europe*, <http://greater-europe.org/archives/5244>, (Дата обращения: 05.11.2021).

"Türkiye'nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası", *Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı*, https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-tarafli-ulasirma-politikasi.tr.mfa, (Дата обращения: 12.11.2021).

РОЛЬ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В УСЛОВИЯХ НОВОГО МИРОВОГО ПОРЯДКА

“Zengezur Koridoru’nda İlk Adım”, *Dünya Bülteni*, <https://www.dunyabulteni.net/kafkaslar/zengezur-koridorunda-ilk-adim-h512576.html>, (Дата обращения: 03.11.2021).

“Zəngəzur dalanı: Qars müqaviləsi Krımın ilhaqının ən yaxşı presedenti ola bilər”, *Ovqat*, <https://ovqat.com/prizma/51800-zngzur-dalan.html>, (Дата обращения: 08.11.2021).

«Афганистан-это дорога. Как изменится «Новый шелковый путь» и как на этом заработать Украине (Afganistan – eto doroga. Как izmenitsa “Noviy shelkoviy put” i kak na etom zarobotat Ukraine)», *DsNews*, <https://www.dsnews.ua/economics/suhoputno-morskaya-imperiya-27092021-438000>, (Дата обращения: 03.11.2021).

«Карсский договор (Karskiy dogovor)”, *Virtual Karabakh*, <https://www.virtualkarabakh.az/ru/post-item/32/132/qars-muqavilesi-1921-ci-il-13-oktyabr.html>, (Дата обращения: 08.11.2021).

«Китай опубликовал концепцию развития морского компонента «Инициативы пояса и пути (İnisiyativı royası i puti)», *Морские вести России*, <http://www.morvesti.ru/news/1679/64010/>, (Дата обращения: 08.11.2021).

«Грузия намерена максимально использовать потенциал транспортного коридора «Европа-Азия» – министр (Gruziya namerena maksimalno ispolzovat potentsial transportnogo koridora “Evropa-Aziya”– ministr)», *İnterfax Azerbaijan*, <http://interfax.az/view/846831>, (Дата обращения: 02.11.2021).

«Средний Коридор: больше возможностей для транзита из Китая в ЕС (Sredniy Koridor: bolshe vozmojnostey dlya tranzita iz Kitaya v ES)», *Логист Today*, https://logist.today/dnevnik_logista/2019-11-04/srednij-koridor-bolshe-vozmozhnostej-dlja-tranzita-iz-kitaja-v-es/, (Дата обращения: 02.12.2021).

ULUSLARARASI KRİZ VE SİYASET ARAŞTIRMALARI DERGİSİ

«Экономика Одного Пояса, Одного Пути: Возможности и риски транспортных коридоров (Ekonomika Odnogo Poyasa, Odnogo Puti: Vozmojnosti i riski transportnix koridorov)», *World Bank Group*, <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/31878/211392RU.pdf?sequence=12>, (Дата обращения: 05.11.2021).

ASLANLI Araz-Yunus Şerifli, “Zengezur Koridoru, Pekin-Londra Hattı ve Türkiye’nin Artan Önemi”, *Anadolu Ajansı*, <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/zengezur-koridoru-pekini-londra-hatti-ve-turkiye-nin-artan-onemi/2254505>, (Дата обращения: 08.11.2021).

BAYAR, Ahmet, “Yeni Kuşağa Eski Yol, Çin Batı’ya Açılan Kapısı: OBOR”, *Defence Türk*, <https://www.defenceturk.net/yeni-kusaga-eski-yol-cin-batiya-acilan-kapisi-obor>, (Дата обращения: 03.11.2021).

EROL, Mehmet Seyfettin, “Orta Asya’da Güvenlik Sorunları”, *Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 1(85), 2004, s. 85-112.

GÜNER, Bülent, “OBOR Girişimi’nin Coğrafyası”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, 37, 2018, s. 112-123.

KESKİN, Arif, “Zengezur Koridoru ve Kafkasya’daki Jeopolitik Rekabetin Dönüşümü”, *Fikir Turu*, <https://fikirturu.com/jeo-strateji/zengezur-koridoru-ve-kafkasyadaki-jeopolitik-rekabetin-donusumu/>, (Дата обращения: 02.11.2021).

Замараева Елена Николаевна, “История возникновения и развития международных транспортных коридоров (İstoriya vozniknoveniya i razvitiya mejdunarodnix transportnix koridorov)”, *Международный научно-исследовательский журнал*, 2021, 6(108) Часть 5, (Дата обращения: 11.11.2021), стр. 28-31.

РОЛЬ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В УСЛОВИЯХ НОВОГО МИРОВОГО ПОРЯДКА

Овсеенко Юрий Сергеевич, "Транспортные коридоры как проект экономической интеграции на постсоветском пространстве (Transportnye koridori kak proyekt ekonomicheskoy integratsii na postsovetskom prostranstve)", *Всероссийская научная конференция, 28–29 октября 2008 г. в ИМЭМО РАН.*

«Пакистанский эксперт заявил о выгодности экономического коридора с Китаем (Pakistanskiy ekspert zayavil o vigochnosti ekonomicheskogo koridora s Kitayem)», *РИА НОВОСТИ*, <https://ria.ru/20190715/1556510562.html>, (Дата обращения: 03.11.2021).

Серенко Ирина Николаевна, "Китайско-пакистанский экономический коридор в интеграционных процессах Евразии (Kitaysko-pakistanskiy ekonomicheskii koridor v integratsionnykh processakh Evrazii)", *Вестник экономики, права и социологии*, 3(2), 2019, <http://www.vestnykeps.ru/0319%20%D0%A2.2/37.pdf>, (Дата обращения: 02.11.2021), стр. 172.

«Турция и Китай соединят "Срединный коридор" и «Новый шелковый путь (Tursiya i Kitay soyedinyat "Sredinniy koridor" i "Noviy shelkoviy put)», *ИА Красная Весна*, <https://rossaprimavera.ru/news/ed87c739>, (Дата обращения: 02.12.2021).

STRUCTURED ABSTRACT

China overtook the US as the EU's largest trading partner in 2020. The growing power of China, accordingly, claims a greater right within the international system. The Belt and Road Initiative (BRI), the largest infrastructure project in history, is being promoted to increase China's efficiency in the countries of the Eurasian region. This article examines China's transport policy in the Eurasian region within the framework of the BRI, the importance of the Zangezur Corridor on the Central Asia-South Caucasus-Turkey line that is also called the "Middle Corridor", and the attitudes of the regional countries and superpowers.

"The "Belt and Road" project (the former name was "One Belt, One Road") was announced by the current President Xi Jinping of the People's Republic of China in 2013. This project is widely recognized as one of the most ambitious economic development programs in global history. Thus, it spreads over 65 countries and the project covers 4.4 billion people together with 40% of the world's Gross Domestic Product. This project attracts great attention from the international community because of its wide sphere of influence.

"The 21st Century Silk Road includes; China-Pakistan Economic Corridor (CPEC), which will connect Xinjiang and Gwadar Port in the north, the Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor (BCIMEC), which will provide integrity between southwestern China and Bengal and the Indian Ocean, the Sino-Indo-Indian Economic Corridor (BCIMEC) in the south (Indochina) with China -Pakistan Economic Corridor (CIPEC), China-Mongolia-Russia Economic Corridor, which will connect the north of China with the rich coal deposits of Mongolia and provide a rail link towards Siberia. Finally, two main railway projects will open the doors of Europe to China. The first is the China-Central Asia-North Asia Economic

РОЛЬ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В УСЛОВИЯХ НОВОГО МИРОВОГО ПОРЯДКА

Corridor (CCWAEC), which runs through Central Asia to Turkey via Iran and goes to the heart of Europe, and the other is the New Eurasian Land Bridge (NELB), which will achieve Western Europe via Russia.

The Maritime Silk Road Project is also an essential part of a global plan to revive the ancient Silk Road connecting China with the Persian Gulf and Mediterranean countries. The most main route of the project is the “China-Indian Ocean-Africa-Mediterranean” Maritime Economic Corridor. This route leads to Egypt, Somalia, and Kenya in the Arabian Peninsula, Persian Gulf, and the Red Sea, and Venice from the Red Sea and the Mediterranean.

One of the key components of this project is the China-Central Asia-West Asia Economic Corridor (CCWAEC), which will connect the Chinese province of Xinjiang to the Mediterranean via Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Uzbekistan, Turkmenistan, Iran, and Turkey. In this sense, Turkey has introduced the concept of the Trans-Caspian East-West Central Corridor (Central Corridor) initiative, which complements and enriches the CCWAEC economic corridor with the Trans-Caspian Gateway. The Zangezur Corridor, which is an integral part of the Middle Corridor, will serve as an alternative to the international route that will promote the development of the region stretching from Europe to Asia.

The Second Karabakh War between Azerbaijan and Armenia began on 27 September 2020 and finished on 10 November 2020 and it puts the end to one of the long-lasting conflicts of the South Caucasus, but the political and economic problems of Armenia continue to threaten the stability of the region. Nevertheless, Turkey’s attempts to open transportation and energy lines in the Middle Corridor, which is the shortest route between China and Europe may be a great chance both to alleviate Armenia’s problems and to establish long-term peace in the region.

Zangezur is not only a gateway to Nakhchivan for Azerbaijan, but it also has a very special place in the history and national identity of Azerbaijan. The USSR administrators initially aimed to give the entire region known as Zangezur to Armenia at the beginning of the 20th century, but later gave up and divided Zangezur into two parts. Western Zangezur was given to Armenia, while East Zangezur remained a part of Azerbaijan.

The South Caucasus and Central Asia-South Caucasus-Turkey transportation corridor has always the strategic importance. The main goal of Azerbaijan ends the economic blockade of Nakhchivan and break its isolation and receive direct access to Turkey. The states have different attitudes in the region towards the opening of the Zangezur Corridor. Georgia has a wish that all transportation corridors in the region should pass through its territory and Armenia, worries about the increase of Turkish influence.

Russia will also benefit significantly from the opening of communication in the South Caucasus, and the Zangezur Corridor will offer an alternative route. Russian trains will be able to travel easily along the new corridor to the Nakhchivan Autonomous Republic and from there to Turkey, Iran, and Armenia using the Azerbaijan railways. The most important point is that Russia will not depend on Georgia and receive direct access to Armenia. Therefore, it does not express it openly but Azerbaijan also does not want to depend only on Georgia. For Iran, the opening of the Zangezur Corridor and the stabilization of the Caucasus region means the weakness of its influence in the region.

Finally, based on the available data, Zangezur Corridor is not a border change project, but a transportation project that will strengthen regional peace and cooperation. If this happens, almost all participants

РОЛЬ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В УСЛОВИЯХ НОВОГО МИРОВОГО ПОРЯДКА

of East-West trade will benefit, not only Azerbaijan and Armenia or their neighbors Turkey, Russia, or the Turkic world but it will be beneficial for the entire world.