Ваграм АБРАМЯН
Сюзанна ПЕТРОСЯН

НОВЫЙ ШЁЛКОВЫЙ ПУТЬ И ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ АРМЕНИИ

Аннотация

В статье исследованы основные транспортные пути Армении, которые могут стать частью проекта «Новый шёлковый путь» и соединить Персидский залив с Чёрным морем. Представлен их сравнительный анализ и рассмотрена возможность участия Республики Армения в этом крупном международном проекте. Проанализированы основные направления развития международных транспортных коридоров Армении.

В нынешних условиях, когда рынки реализации товаров непрерывно насыщаются и увеличива-

ются расстояния между субъектами в цепях поставок, возникает необходимость сокращения затрат и

АБРАМЯН Ваграм Геворгович – доктор экономических наук, профессор кафедры экономики и бизнеса Российско-Армянского университета. Адрес: Республика Армения, 0051, г. Ереван, ул. Овсепя Эмина, д. 123. *E-mail*: a.vahram@mail.ru

ПЕТРОСЯН Сюзанна Арменовна – соискатель кафедры управления и бизнеса Ереванского государственного университета. Адрес: Республика Армения, 0025, г. Ереван, ул. Алека Манукяна, д. 1. *E-mail*: syuzanna.petrosyan.96@mail.ru

Ключевые слова: Новый шёлковый путь, международные транспортные коридоры, интеграция, логистическая инфраструктура, инвестиции, мировая торговля.

времени в цепи «поставщик – производитель – потребитель».

Для решения этих проблем возникает необходимость развивать логистическую инфраструктуру и транспортные пути в соответствии с международными стандартами, что позволит стать транзитной страной и частью международных транспортных путей при международной транспортировке грузов.

Проект «Новый шёлковый путь» является крупнейшим экономическим проектом, целью которого является создание международных транспортных коридоров из Китая в страны Азии и Европы. Основой проекта является исторический Великий шёлковый путь, который функционировал со II в. до н. э. по XV в. Это была караванная дорога, соединявшая Восток с Западом, которая сыграла важную роль в развитии торговых и культурных связей на Евразийском континенте. В дальнейшем, с появлением морских путей, которые были более безопасными, Великий шёлковый путь стал уступать место морским путям.

Для развития инфраструктурных проектов в странах вдоль Нового шёлкового пути и Морского шёлкового пути XXI в. и с целью выхода китайских товаров на новые рынки в 2014 г. был создан инвестиционный Фонд Шёлкового пути [1], а в 2016 г. – Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) с капиталом 100 млрд долл. Деятельность осуществлялась с 57 членами-учредителями (37 региональных и 20 нерегиональных), а уже в 2020 г. число утверждённых членов

АБИИ было 103, они представляли примерно 79 % численности населения мира и 65 % мирового объёма ВВП [2]. В 2017 г. Китай отправил по маршруту Казахстан – Россия – Белоруссия – Польша – Германия – Бельгия – Франция – Англия длиной 12 тыс. км первый поезд в Англию, который находился в пути 18 дней [3]. Для сравнения следует отметить, что время грузоперевозки морским путём в Англию составляет 35–40 дней.

Для Китая одной из основных целей реализации проекта «Новый шёлковый путь» является повышение конкурентоспособности и обеспечение стабильно высокого роста развития экономики страны, так как темпы роста экономики в 2011–2018 гг. постоянно сокращались и в конце рассматриваемого периода составили 6,6 % против 14,2 % в 2007 г. и 9,5 % в 2011 г. [4].

Реализация Нового шёлкового пути позволит Китаю быстро расширить западные рынки, что даст возможность обеспечить стабильные высокие темпы развития и способствует повышению конкурентоспособности экономики страны. Выполненные в этом направлении работы дали положительные результаты. В 2020 г. экспорт Китая составил рекордные 2,59 трлн долл., увеличившись примерно на 21 % по сравнению с 2018 г. Реализация проекта «Новый шёлковый путь» и программы «Один пояс – один путь» позволит Китаю и другим странам-участникам создать альтернативные пути выхода на внешние рынки, повы-

снять уровень интеграции между странами, входящими в этот пояс, и сократить время и затраты на транспортировку грузов.

В настоящее время более 140 стран и международных организаций подписали документы о сотрудничестве с Китаем в рамках проекта «Один пояс – один путь», несколько десятков стран уже вовлечены в него. По разным оценкам, инвестиции в рамках этого проекта могут составить около 8 трлн долл. США.

Целью проекта «Один пояс – один путь» является создание как сухопутных, так и морских транспортных путей, которые начинаются в разных регионах Китая и идут до западных стран Евразийского континента по следующим направлениям.

1. Транспортные коридоры, которые начинаются в восточных, северных и северо-восточных регионах Китая и предназначены для транспортировки грузов через Россию и Монголию в страны Европы. Действующими маршрутами являются:

а) Китай – Россия – Беларусь – Польша – Германия – Нидерланды – Бельгия – Франция – Великобритания;

б) Китай – Монголия – Россия – Беларусь – Польша – Германия – Нидерланды – Бельгия – Франция – Великобритания.

2. Транспортные коридоры, которые начинаются в северо-западных регионах Китая и проходят по территории Казахстана. Действующим маршрутом является:

а) Китай – Казахстан – Россия – Беларусь – Польша – Германия – Нидерланды – Бельгия – Франция – Великобритания.

Альтернативными транспортными маршрутами в этом направлении могут быть:

б) Китай – Казахстан – (Кыргызстан) – Узбекистан – Туркменистан – Иран – Армения – Грузия – Болгария – Румыния – Венгрия – Австрия – Германия – Бельгия – Франция – Великобритания;

в) Китай – Казахстан – Туркменистан – Иран – Армения – Грузия – Болгария – Румыния – Венгрия – Австрия – Германия – Бельгия – Франция – Великобритания;

г) Китай – Казахстан – (Кыргызстан) – Узбекистан – Туркменистан – Иран – Азербайджан – Грузия – Болгария – Румыния – Венгрия – Австрия – Германия – Бельгия – Франция – Великобритания;

д) Китай – Казахстан – Туркменистан – Иран – Азербайджан – Грузия – Болгария – Румыния – Венгрия – Австрия – Германия – Бельгия – Франция – Великобритания.

3. Для направления, началом которого являются западные регионы Китая, альтернативными маршрутами могут стать:

а) Китай – Мьянма – Индия – Пакистан – Иран – Турция – Болгария – Румыния – Венгрия – Австрия – Германия – Франция – Великобритания;

б) Китай – Мьянма – Индия – Пакистан – Иран – Армения – Грузия (Поти) – Болгария – Румыния – Венгрия – Австрия – Германия – Франция – Великобритания;

в) Китай – Мьянма – Индия – Пакистан – Иран – Азербайджан – Россия – Беларусь – Польша – Германия – Франция – Великобритания.

В рамках проекта «Морской шёлковый путь XXI века» действующие пути, которые начинаются в восточных, юго-восточных, юго-западных регионах Китая, экономически целесообразно применять с целью развития торгово-экономических отношений с Южной Кореей, Японией, Австралией, Новой Зеландией, а также со странами – членами Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН).

Существенная часть мирового производства, торговли и инвестиций обеспечивается странами – участниками проекта «Один пояс – один путь». По данным 2020 г., на долю *UTLC ERA (United Transport and Logistics Company – Eurasian Rail Alliance)*, в равных долях принадлежащих российским, белорусским и казахстанским государственным железным дорогам, приходилось 91 % всех железнодорожных перевозок по широкой колее Нового шёлкового пути. Это 546,9 тыс. стандартных контейнеров из Европы в Китай и обратно. По сравнению с 2019 г. рост составил 64 %. Рост в основном был обусловлен увеличением объёмов перевозки медицинских средств и оборудования в обоих направлениях в результате пандемии *COVID-19*, а также разрешением России на транзит фруктов, овощей и продуктов питания через её территорию. Сообщается, что в 2025 г. объем трафика на евразийском маршруте может составить

около 1 млн стандартных контейнеров (*TEU*) [5].

Армения имеет три международных железнодорожных транспортных коридора: Армения – Турция, Армения – Азербайджан, Армения – Грузия, первые два из которых не действуют из-за политических проблем с Турцией и Азербайджаном. Действует только железная дорога Армения – Грузия, но из-за закрытия абхазской части железнодорожного пути она в этой части не действует, что затрудняет выход Армении в РФ и на внешние рынки. По вышеуказанным причинам Армения в настоящее время оказалась в «железнодорожной изоляции» от внешнего мира. Однако следует отметить, что в случае функционирования грузино-абхазского железнодорожного коридора Армения получит возможность осуществлять грузоперевозки в Россию и по коридору «Север – Юг» присоединиться к Новому шёлковому пути. В настоящее время перевозки грузов в Россию в основном осуществляются морским путём через порт Поти (Грузия) или автомобильным транспортным путём, что значительно дороже и отрицательно влияет на уровень конкурентоспособности экспортируемых товаров.

В последние годы в Армении в рамках реализации транспортного проекта «Север – Юг» строится автомобильный транспортный коридор Мегри – Ереван – Аштарак – Гюмри – Бавра, что позволит в соответствии с международными стандартами обеспечить перевозку

грузов от южной границы Армении с Ираном до северной границы Армении с Грузией и оттуда в европейские страны через порты Чёрного моря. Планируется также строительство железной дороги, что может иметь существенное значение для транспортного коридора Персидский залив – Чёрное море («Юг – Север», «Юг – Запад»). В частности, с функционированием железной дороги Ерасх – Джульфа – Ордубад – Мегри – Горадиз и со строительством на территории Ирана железной дороги Меранд – Мегри протяжённостью 60 км Армения сможет осуществлять грузоперевозки из Ирана через Нахичевань в Грузию по маршруту Меранд – Мегри – Джульфа – Ерасх – Масис – Айрум – Потти – Болгария – Румыния – Венгрия – Австрия – Германия – Франция – Великобритания.

Азербайджан имеет общую железную дорогу с Ираном и Россией. Перевозки осуществляются по следующим железнодорожным коридорам: на иранском участке – Тегеран – Казвин – Решт – Астара (Иран), на азербайджанском участке – Астара (Азербайджан) – Баку – Ялама, на российском участке – Дербент – Махачкала – Астрахань – Волгоград – Саратов – Москва – Санкт-Петербург.

Сравнительный анализ экономической эффективности рассмотренных альтернативных путей показывает, что в случае восстановления армяно-иранского железнодорожного сообщения осуществление грузоперевозок по маршруту Меранд –

Мегри – Джульфа – Ерасх – Масис – Айрум – Потти будет более эффективным, чем по железной дороге Иран – Азербайджан – Грузия (Потти).

Таким образом, возобновление работы железной дороги Ерасх – Джульфа – Ордубад – Мегри – Горадиз и строительство 60-километровой железной дороги Меранд – Мегри в Иране имеют стратегическое значение как для Армении, так и для Ирана.

Одним из ключевых вопросов, препятствующих интеграции Армении в международную транспортную систему, является отсутствие трансграничного сообщения с Азербайджаном и Турцией, которое было закрыто в 1991 г. (восточная граница Армении с Азербайджаном) и в 1993 г. (западная граница Армении с Турцией). После второй арцахской войны в 2020 г. наблюдаются определённые позитивные сдвиги в вопросе разблокирования и возобновления экономических связей и транспортных коридоров в данном регионе. В 2021 г. было принято решение о восстановлении железной дороги Ерасх – Джульфа – Ордубад – Мегри – Горадиз (340 км), что позволит Азербайджану по железной дороге связаться с Нахичеванью и Турцией, а России – с Арменией и Турцией. Это позволит Армении восстановить железнодорожную связь с Ираном через Нахичевань по маршруту Ерасх – Шарур – Джульфа – Тебриз до Персидского залива (порты Бендер-Аббас, Чабахар) и с Россией по маршруту Ерасх –

Джульфа – Ордубад – Горадиз – Баку – Дербент. В советские годы большая часть грузоперевозок в Армению осуществлялась этим путём. Но необходимо отметить, что для Армении связь с Россией через транспортный коридор «Север – Юг» – более короткий и экономически выгодный путь.

Для участия Армении в международном транспортном проекте «Новый шёлковый путь» важным шагом стал меморандум, подписанный Арменией и Китаем в 2015 г., об укреплении сотрудничества в создании экономической зоны Шёлкового пути, особенно в сферах транспортной инфраструктуры, строительства, электроэнергетики, информационных технологий, создания совместных производств, туризма и по другим направлениям. Объёмы экспорта Армении в страны – участницы Нового шёлкового пути в 2020 г. составили 706 млн долл. (28 % от общего объёма экспорта), а объём импорта из этих стран – 1302,6 млн долл. (28,4 % от общего объёма импорта) (в 2020 г. общий экспорт Армении составил 2513,7 млн долл., а импорта – 4586,4 млн долл.). Несмотря на то что объёмы экспорта и импорта со странами – участницами Нового шёлкового пути небольшие, Армения имеет большой потенциал для осуществления транзитных грузоперевозок, который необходимо использовать для установления новых торговых отношений, улучшения торгового баланса и экономической ситуации в стране.

Товарооборот Китая и ЕС в 2020 г. составил 586 млрд евро, увеличившись на 4,5 % по сравнению с предыдущим годом (импорт Китая в 2020 г. составил 202,5 млрд евро, экспорт — 383,5 млрд евро) и опередив США (товарооборот США в 2020 г. составил 555 млрд евро, объём импорта — 353 млрд евро, объём экспорта — 202 млрд евро). Согласно данным за 2020 г., крупнейшими торговыми партнёрами Китая являются Германия (импорт из Китая составил 134 млрд долл., экспорт — 110 млрд долл.), Франция (импорт из Китая составил 41 млрд долл., экспорт — 19,9 млрд долл.), Нидерланды (импорт из Китая составил 51 млрд долл., экспорт – 16,1 млрд долл.), Бельгия (импорт из Китая составил 9,5 млрд долл., экспорт – 7,62 млрд долл.). Темпы грузооборота товаров между ЕС и Китаем непрерывно растут, благодаря чему стабильно увеличиваются объёмы транзитных грузоперевозок в странах, входящих в международный транспортный проект «Новый шёлковый путь».

Таким образом, чтобы стать частью международного транспортного проекта «Новый шёлковый путь», Армения должна делать соответствующие инвестиции, стимулировать прямые иностранные инвестиции для усовершенствования транспортной системы, формирования новой логистической инфраструктуры, развития внешнего железнодорожного сообщения, усиления её геополитических позиций и значимости в регионе.

Армения должна развивать транспортную систему и непрерывно совершенствовать логистическую инфраструктуру в стране, что

позволит участвовать в международном транспортном проекте «Новый шёлковый путь» и улучшить свои геополитические позиции.

Список литературы

1. Мордвинова А. Фонд Шёлкового пути: результаты первого года работы // URL: <https://riss.ru/article/5207/> (дата обращения: 21.02.2022).
2. Asian Infrastructure Investment Bank // URL: <https://www.aiib.org/en/about-aiib/index.html> (дата обращения: 18.02.2022).
3. First China – U.K. Freight Train Departs as Xi Seeks to Lift Trade Bloomberg, 2017 // <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-01-03/china-starts-freight-train-to-london-as-xi-promotes-trade-ties> (дата обращения: 18.02.2022).
4. Замедление роста экономики Китая // Бюллетень о текущих тенденциях мировой экономики в 2019 г. // URL: <https://e-cis.info/upload/iblock/173/173210e5be53f8ef5a6edeb91ae40253.pdf> (дата обращения: 21.02.2022).
5. Объединённая транспортно-логистическая компания «Евразийский железнодорожный альянс» // URL: <https://www.utlc.com/smi/15-12-2018-wiener-zeitung/>, https://utlc.com/smi/novyy-shelkovyy-put-c-uvelicheniem-gruzooborota-sleduet-ozhidat-modernizatsiyu-infrastruktury/?PAGEN_2=5 (дата обращения: 18.02.2022).
6. Экономика Одного пояса, одного пути. Возможности и риски транспортных коридоров // URL: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/31878/211392RU.pdf?sequence=12> (дата обращения: 18.02.2022).

ABRAMYAN Vagram G. – *Doctor of Economics, Professor of the Department of Economics and Business of the Russian-Armenian University. Address: 123 Hovsep Emin str., Yerevan, 0051, Republic of Armenia. E-mail: a.vahram@mail.ru*

PETROSYAN Suzanna A. – *candidate of the Department of Management and Business of Yerevan State University. Address: 1, Alek Manukyan str., Yerevan, 0025, Republic of Armenia. E-mail: syuzanna.petrosyan.96@mail.ru*

Keywords: *New Silk Road, international transport corridors, integration, logistics infrastructure, investments, world trade.*

THE NEW SILK ROAD AND THE DEVELOPMENTAL WAYS OF ARMENIA'S INTERNATIONAL TRAFFIC CORRIDORS

Annotation

In the study the traffic ways for the Republic of Armenia's participation in the New Silk Road have been examined. A comparative analysis of those has been drawn up and the possibility of RA's participation in that mega-programme has been examined. The ways to develop RA's international traffic ways have been analyzed.

References

1. *The slowdown in China's economic growth // Bulletin on current trends in the global economy in 2019 // URL: <https://e-cis.info/upload/iblock/173/173210e5be53f8ef5a6edeb91ae40253.pdf> (accessed: 21.02.2022).*
2. *Mordvinova A. Silk Road Foundation: results of the first year of work // URL: <https://riss.ru/article/5207/> (accessed: 21.02.2022).*
3. *United Transport and Logistics Company Eurasian Railway Alliance // URL: <https://www.utlc.com/smi/15-12-2018-wiener-zeitung> // URL: https://utlc.com/smi/novyy-sheikovyy-put-c-ovelicheniem-gruzooborota-sleduet-ozhidat-modernizatsiyu-infrastruktury/?PAGEN_2=5 (accessed: 18.02.2022).*
4. *Asian Infrastructure Investment Bank // URL: <https://www.aiib.org/en/about-aiib/index.html>, (accessed 18.02.2022).*
5. *First China – U.K. Freight Train Departs as Xi Seeks to Lift Trade Bloomberg, 2017 // <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-01-03/china-starts-freight-train-to-london-as-xi-promotes-trade-ties> (accessed: 18.02.2022).*