***Кумуков Альберт Мусабиевич***
*канд. ист. наук, доцент*
*Северо-Кавказского федерального университета.*
*Ставрополь, ул. Пушкина, д. 1*
kumukov.minnaz@gmail.com

# СТРАНЫ ЮЖНОГО КАВКАЗА ВО ВНЕШНЕПОЛИТИЧЕСКОЙ СТРАТЕГИИ КНР

***Kumukov Albert M.***
*Candidate of Historical Sciences,*
*Associate Professor,*
*North-Caucasus Federal University.*
*Stavropol, Pushkin str., 1*
kumukov.minnaz@gmail.com

# SOUTH CAUCASUS COUNTRIES IN THE FOREIGN POLICY STRATEGY OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

***Аннотация.*** В статье освещается реальная значимость трансконтинентальных коммуникаций Южного Кавказа в глобальных проектах Китая, ситуативные изменения их роли в условиях геополитических коллизий между Западом и Россией. Цель статьи — изучение роли Южного Кавказа во внешнеполитической стратегии КНР.

Используя различные методы (хронологический, структурно-аналитический, сравнительно-сопоставительный), автор рассматривает материалы, связанные с созданием Нового Шелкового пути.

Отмечена ошибочность тезиса о важности Южного Кавказа для китайцев в плане противодействия исламистской угрозе на территории КНР, а также отсутствие каких-либо политических интересов Пекина на Кавказе, где реализуется традиционная для китайцев тактика «мягкой силы».

***Ключевые слова:*** *Китай, Южный Кавказ, Россия, логистика, экономический коридор, трансконтинентальные коммуникации, диверсификация, торговля.*

***Abstract.*** The article highlights the actual significance of transcontinental communications of the South Caucasus in China's global projects, situational changes and their impact in the context of geopolitical conflicts between the West and Russia. The author points out the historical ties between China and the Caucasus, the extent to which the topic of China-South Caucasian relations is elaborated in the Russian scientific community. The main goal of his work — to study the role and impact of the South Caucasus in the foreign economic strategy of the People's Republic of China.

Using a variety of techniques (chronological, structural-analytical, comparison and collation), the author reviews the materials related to the creation of a new Silk Road.

The thesis that the South Caucasus is significant for China in terms of countering the Islamist threat in the PRC is fallacious, indicates that there is no political interest of Beijing in the Caucasus, where the traditional Chinese tactics of "soft power" are being implemented.

***Key words:*** *China, South Caucasus, Russia, logistics, economic corridor, transcontinental communications, diversification, trade.*

## Введение

Самые ранние исторические сведения о торговых связях Китая с Кавказом восходят к раннесредневековой эпохе и связаны с периодом активного функционирования Великого Шелкового пути (ВШП), оставившего заметный след в артефактах по обеим сторонам Главного Кавказского хребта. В последующие столетия проявления китайской культуры здесь наблюдались эпизодически и, как правило, опосредованно.

## Материалы и методы

Тематика китайско-южнокавказских отношений постсоветского времени в научном плане разрабатывается сравнительно недавно и ограничена весьма небольшим кругом работ монографического формата, в частности Д.К. Бабаяна, Э. Габибзаде, С. Жильцова [1, 2, 6, 9], а также рядом научных статей Ю.М. Борисовой, Я.В. Лексютиной, А.Ч. Мокрецкого, К.И. Тисица, И.Ю. Фроловой и др. [4, 12, 14, 18, 20].

## Обсуждение

В предлагаемой статье нам хотелось бы коснуться темы значимости Южного Кавказа во внешнеэкономической стратегии Китая, прежде всего в аспекте *трансконтинентальных коммуникаций.* Собственно о китайском факторе в этом регионе можно говорить лишь с постсоветского периода, когда Азербайджан, Армения и Грузия обрели статус самостоятельных государств. Точкой отсчета можно считать 1993 г., когда стала действовать межправительственная программа *Транспортного коридора «Европа—Кавказ—Азия»* (ТРАСЕКА). Она должна была задействовать логистические точки на обширном пространстве к югу от России — от тихоокеанского побережья Китая до Средиземноморья. Согласно решениям Международной конференции в Баку (1998), данная программа ориентирована на восстановление ВШП [24].

Однако идея Нового Шелкового пути получила мощный импульс лишь в 2013 г., когда Китай перезапустил ее в новом обрамлении. Она была оформлена в качестве стратегической инициативы под лозунгом

«Один пояс, один путь», выдвинутой новым руководителем страны Си Цзиньпином [20]. Реализуя инициативу, дипломатия КНР проделала крупномасштабную работу: Пекин подписал соответствующие соглашения о сотрудничестве с почти 150 странами (включая три южнокавказские). Было инициировано создание целого ряда структур: международного Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (в число соучредителей вошли Грузия и Азербайджан, а позднее было оформлено членство Армении), Туристического союза городов «Одного пояса, одного пути», Стратегического союза вузов «Одного пояса, одного пути» и т.д.

В публикациях отечественных специалистов выдвигается мысль о том, что данный глобальный проект мотивирован не только стремлением Пекина решить свои экономические проблемы, но и его ориентиром на то, чтобы «создать китаецентричный азиатский регион с опорой на страны постсоветского пространства» [4, с. 208]. Другие аналитики видят политический смысл китайской инициативы в том, что КНР «выдвигает собственные, альтернативные западным, концепции развития» [13, с. 11].

В том же 2013 г. был учрежден Координационный комитет по развитию *Транскаспийского международного транспортного маршрута* (ТМТМ, 11 тыс. км). Четыре года спустя создана ассоциация ТМТМ, в состав которой вошли компании железных дорог и морских портов Грузии, Азербайджана, Китая, Турции, Казахстана, Украины, Польши, Румынии. Ключевое значение в связях Китая с Европой по данному маршруту приобрели южнокавказские порты Каспийского и Черного морей (Баку, Поти, Батуми), а также введенная в строй в 2017 г. новая железнодорожная линия Баку—Тбилиси—Карс (БТК), значительно сократившая время доставки грузов из КНР в Турцию. В турецкой Ассоциации развития и поддержки бизнеса отмечалось, что «ранее, по морскому пути товары из Турции в Китай доставлялись минимум за 35 дней», а «по железной дороге мы их перевозим всего за 12 дней» [19]. Примечательно, что с января 2021 г. одна ветвь связала БТК с Россией.

В Пекине при поддержке Министерства коммерции КНР совместно с посольствами Азербайджана, Грузии, Казахстана и Турции была проведена конференция о роли ТМТМ в реализации инициативы «Один пояс, один путь» (2018) [5].

Вскоре перспективы ТМТМ стали предметом азербайджано-китайского соглашения о создании рабочей группы для координации связей в транспортной сфере. Уже в следующем году было заключено грузино-китайское соглашение о международных перевозках сухопутных грузов и транспортировке пассажиров. В 2019 г. новый Бакинский порт (объем перевалочной способности — 6,2 млн тонн) подписал меморандум с австрийской и нидерландской компаниями о расширении грузовых перевозок по ТМТМ из Европы в Центральную Азию и Китай [3].

Предприятия КНР участвуют в процессе приобщения к ТМТМ автомобильных трасс южнокавказских стран. Китайская компания China

Railway Tunnel Group Co., Ltd стала подрядчиком строительства 9-километрового туннеля через Главный Кавказский хребет, который придет на смену Военно-Грузинской дороге. Планируется ввести его в строй в 2024 г., что обеспечит беспрерывную связь между Южным и Северным Кавказом и сократит путь от Тбилиси до российской границы. Для китайцев данный маршрут выгоден для транспортировки их товаров с грузинского участка ТМТМ на Юг России [10]. Таким образом, создается звено, связующее российскую систему дорожных коммуникаций с ТМТМ и определенным образом нивелирующее конкурентное противоречие данного маршрута с транспортными коридорами на территории России.

В китайский стратегический проект органично вписывается и так называемый *Каспийско-Черноморский международный транспортный коридор* (КЧМТК/ITC-CSBS), декларированный в марте 2019 г. заявлением глав МИД Азербайджана, Грузии, Румынии и Туркменистана. Исследователь из Института экономики РАН А. Караваев отмечает: «Надо исходить из того, что новый маршрут — это просто название той транспортной логистики, которая уже есть», и справедливо указывает на то, что каждая инициатива в сфере международных транспортных коммуникаций имеет две стороны — политическую (геополитическую) и экономическую. При этом, «какой бы коридор не обсуждали... во главе угла — политическая необходимость» [15].

Китайский курс в отношении трансконтинентальных коммуникаций неизменно нацелен на диверсификацию, позволяющую в той или иной степени нивелировать геополитические риски. Оправданность такой стратегии подтверждается современными реалиями [16]. Напомним, что в рамках Нового Шелкового пути действуют два экономических коридора, связывающих Китай с Европой: один — через Россию, другой — в обход ее, через Переднюю Азию и Южный Кавказ. Российский сухопутный маршрут до начала текущего года был основным и перспективным, а обходной — вспомогательным ввиду логистических сложностей (железная дорога—морской паром—железная дорога, т.е. двойная перевалка грузов с соответствующей себестоимостью).

Однако геополитический («украинский») кризис 2022 г., прервавший многие транспортные коммуникации между Россией и странами Евросоюза, обусловил для КНР особую значимость южных обходных маршрутов. Уже весной 2022 г. Китай запустил маршрут в обход России по КЧМТК (через Казахстан, Южный Кавказ — в Румынию и далее), причем объем грузоперевозок значительно возрос [11]. Со своей стороны, летом 2022 г. руководство Евросоюза приступило к пересмотру транспортной стратегии, из которой планируется убрать территорию России и переориентироваться на логистику альтернативных маршрутов, связывающих Китай и Европу [22]. Несомненно, Китаем будет использован и большой потенциал ТМТМ. Известно, что на 2021 г. объем перевозок по этому пути составил лишь 0,53 млн тонн, в то время как его пропуск-

ная способность многократно больше: по одним данным — 10 млн тонн в год, по другим — до 27 млн тонн [15]. В то же время скорейшее урегулирование геополитического кризиса способствует возвращению маршрутам через Россию лидерских позиций по перевозке грузов из Китая в Европу.

Сейчас актуализирован меморандум о строительстве железнодорожной ветки Кашгар (Китай)—Ош (Киргизия)—Андижан (Узбекистан), подписанный еще в 1997 г. Пекином и рядом республик Центральной Азии [8]. Реализация проекта позволяет в рамках ТМТМ связать в единое целое железные дороги КНР, государств Центральной Азии и Южного Кавказа с дальнейшим выходом на страны Европейского союза. Четверть века план был фактически «заморожен», но кризис вокруг Украины сдвинул проект с места, и уже осенью 2022 г. намечено начать строительство данной ветки [17]. Она стала стратегически важной для Китая, а также для стран Южного Кавказа, ожидающих существенного увеличения товарных потоков и транзитных доходов. МИД России еще задолго до этого отмечал, что новый путь на 4 тыс. километров короче железнодорожного маршрута по российской территории, а потому «будет намного конкурентоспособнее, чем Транссибирская магистраль, и это вызывает особую обеспокоенность» [7].

Совершенно очевидно, что интересы России, с одной стороны, и Китая и стран Южного Кавказа, с другой, вступают здесь в определенное противоречие. Однако это вовсе не означает, что Пекин будет пытаться перенести экономические коллизии в иную плоскость, например путем активного геополитического вытеснения России с Южного Кавказа.

Преимущества сухопутных транспортных коридоров (10—15 суток доставки грузов) и в долгосрочной перспективе будут оставаться в зоне стратегических интересов Китая, у которого свыше 90% товарооборота с Европой сейчас ведется по морю, где время перевозки может превышать 40 суток [11].

Если не считать транзитной роли Южного Кавказа, то в силу ограниченности рынка в настоящее время он не занимает особо значимого места во внешнеэкономической стратегии Китая. Преимущественно развивается торговля, где все три страны региона имеют отрицательное сальдо в торговом балансе, причем импорт из КНР в несколько раз превышает их экспорт [26].

На Южном Кавказе, как и повсюду, китайцы покупают в основном природные сырьевые материалы: медь, медную руду, медный и медно-молибденовый концентрат (90% экспорта Армении и 80% экспорта Грузии), нефть и нефтепродукты (около 70% экспорта Азербайджана). Из КНР поставляется продукция машиностроения, электротехники, электроники, черной металлургии, химической, легкой и иных отраслей промышленности [18].

Исследователи отмечают, что за первые два десятилетия XXI в. КНР и южнокавказские страны, с одной стороны, добились развития торго-

вых отношений, а с другой — «мало продвинулись в инвестиционном сотрудничестве» [12, с. 61]. За предковидное пятилетие (2014—2019) ежегодный объем китайских накопленных прямых инвестиций во все страны Южного Кавказа не превышал 700 млн долларов. Весьма невелико и кредитное присутствие китайцев в данном регионе [12]. Добавим, что здесь не функционируют ни официальные, ни частные китайские торговые палаты, которые являются важными посредниками в привлечении китайских инвестиций в зарубежные страны. В печати уже отмечалось, что послы КНР в трех государствах региона «часто заявляют о важности Кавказа», но «инвестиционная политика и политические шаги» китайцев не подтверждают такой тезис [21].

**Результаты исследования**

Главными экономическими партнерами южнокавказских государств остаются Турция, Россия, страны Евросоюза, и сейчас нет никаких свидетельств того, что Пекин стремится добиться здесь экономического доминирования. Китайские проекты на Южном Кавказе как сейчас, так и в обозримой перспективе, видимо, будут ограничены помимо логистических интересов задачами обеспечения устойчивого доступа к каспийским углеводородам [9]. Популярный в СМИ тезис о том, что для КНР с его уйгурской проблемой Кавказ якобы важен в контексте противодействия исламскому радикализму и панисламизму, не подтверждается практическими делами.

В то же время специалистами отмечается неуклонное развитие гуманитарных связей КНР и стран Южного Кавказа. При поддержке Пекина при местных вузах были открыты четыре культурно-образовательных Института Конфуция (Ереван, 2009; Баку, 2011, 2016; Тбилиси, 2018), а также учреждены центры китайского языка и культуры (Ереван, 2015; Баку, 2019), центры китаеведения (Ереван, 2014, 2016), расширилось обучение китайскому языку в государственных и частных образовательных учреждениях [23, 25]. Китайцы охотно предоставляют молодежи республик Южного Кавказа места для обучения в вузах КНР. Так, студенты из Азербайджана обучаются в престижных китайских университетах по специальностям «биотехнология», «логистика», «программирование», «экология и гражданская инженерия», «педагогика высшего образования», «международные отношения», «право», «экономика и управление», причем на всех уровнях — бакалавриате, магистратуре, докторантуре [18]. По сути, КНР активно соучаствует в создании у своих партнеров кадрового потенциала, способного обслуживать возрастающий диапазон китайско-южнокавказских отношений. Проводится активный культурный обмен, в рамках научного сотрудничества организуются международные конференции и симпозиумы.

**Заключение**

В целом можно сказать, что применительно к рассматриваемому региону Пекин уверенно и поступательно следует своей традиционной стратегии «мягкой силы» как в экономической, так и в гуманитарной сферах.

Южный Кавказ рассматривается Пекином преимущественно как выгодная транзитная территория к рынкам Европы и Ближнего Востока и относительно развитый комплекс транспортной инфраструктуры в рамках реализации стратегии Нового Шелкового пути. Поэтому экономические связи КНР с данным регионом ограничиваются торговлей, без серьезных инвестиций и кредитных проектов.

Как представляется, по мере продолжения геополитической конфронтации России и стран Евросоюза (порождающей проблемы транспортных коммуникаций) будет возрастать транзитная значимость Южного Кавказа для Китая. Данная тенденция объективно стимулирует унификацию технико-технологической инфраструктуры транспортных коридоров, таможенных и тарифных режимов.

В то же время Южный Кавказ объективно вряд ли сможет стать равноценной транзитной заменой России, транспортные коридоры которой в обозримом будущем сохранят стратегическую значимость для Пекина. Позиции последнего будут укрепляться ввиду политики принципиального невмешательства КНР как во внутриполитические процессы России, так и в ее внешнеполитические коллизии с третьими странами.

Торговый обмен стран Южного Кавказа с КНР неравноценен как по содержанию (эти страны продают сырье, а покупают продукцию человеческого труда), так и по соотношению объемов импорта и экспорта. Торговля имеет устойчивый дисбаланс в пользу импорта китайской продукции без очевидных предпосылок изменений данного тренда в среднесрочной перспективе.

В отношении стран Южного Кавказа наблюдается характерная особенность практики китайской дипломатии — готовность с любым государством подписывать множество меморандумов и протоколов о намерениях при неторопливости в переходе к конкретным обязательствам. Мы приводили пример того, как такие документы десятилетиями не воплощались в реальность. По всей видимости, для Пекина важно создание «про запас» позитивного фона межгосударственных взаимоотношений, который при необходимости будет работать на формирование их практической основы.

Кроме того, исследователи отмечают проявление на Кавказе и другого «фирменного стиля» внешней политики КНР: развивая отношения с одной из стран региона, обязательно налаживать связи и с их соседями, возможно конкурирующими и даже соперничающими [1]. Такая дипломатия, с одной стороны, обеспечивает привлекательность Китая как

серьезного, неангажированного партнера, а с другой — лишает иллюзий, что в нем можно обрести геополитического союзника.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ


1. *Бабаян Д.К.* Роль и место Южного Кавказа в геополитической повестке Китайской Народной Республики // XXI век. Информационно-аналитический журнал. 2011. № 2 (18). С. 66—93.

2. *Бабаян Д.К.* Политика Китая в Центральной Азии, на Кавказе и Северном Прикаспии в конце XX — начале XXI в. М.: Ин-т востоковедения РАН, 2013.

3. Бакинский порт, компании Австрии и Нидерландов подписали меморандум о расширении грузоперевозок. URL: https://azertag.az/ru/xeber/Bakinskii_port_kompanii_Avstrii_i_Niderlandov_podpisali_memorandum_o_rasshirenii_gruzoperevozok-1360009 (дата обращения: 12.04.2022).

4. *Борисова Ю.М.* Политика Китая на постсоветском пространстве. Инициатива «Один пояс — один путь» // Проблемы постсоветского пространства. 2017. Т. 4, № 3. С. 202—209.

5. В Пекине состоялась конференция по Транскаспийскому международному транспортному коридору. URL: http://casp-geo.ru/v-pekine-sostoyalas-konferentsiya-po-tr/ (дата обращения: 11.03.2022).

6. *Габибзаде Э.* Азербайджан и Китай: Формы, особенности и перспективы развития взаимоотношений. Баку: Ин-т по правам человека, 2009.

7. Евроазиатский транспортный коридор (Проект ТРАСЕКА). URL: https://www.mid.ru/tv/?id=1745635&lang=ru (дата обращения: 14.07.2022).

8. Железная дорога из Китая на Ближний Восток. URL: https://www.kommersant.ru/doc/176990 (дата обращения: 11.06.2022).

9. *Жильцов С., Алексанян Л., Гаврилова С., Маркова Е.* Южный Кавказ во внешней политике Китайской Народной Республики // Центральная Азия и Кавказ. 2019. Т. 22, № 3. С. 7—25.

10. Китай построит для Грузии новый торговый путь в Россию. URL: https://vz.ru/world/2021/9/10/1118333.html (дата обращения: 10.07.2022).

11. *Крайняя У.* Себе назло. Кто заставляет Европу и Китай торговать в обход России. URL: https://1prime.ru/exclusive/20220806/837712295.html (дата обращения: 11.08.2022).

12. *Лексютина Я.В.* Китай на Южном Кавказе: Масштабы экономического присутствия // Постсоветские исследования. Научный журнал. 2022. Т. 5, № 1. С. 57—72.

13. *Лукин А.В., Лузянин С.Г., Синь Ли* и др. Китайский глобальный проект для Евразии: Постановка задачи (аналитический доклад). М.: Научный эксперт, 2016.

14. *Мокрецкий А.Ч.* Страны Закавказья в китайской стратегии «Экономический пояс Шелкового пути» // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2016. № 21. С. 150—158.

15. Моря новых возможностей. О маршруте Каспийское море—Черное море. URL: https://www.caa-network.org/archives/15719 (дата обращения: 12.08.2022).

16. Объем перевозок по Транскаспийскому маршруту может вырасти в 6 раз. URL: https://news.day.az/economy/1460902.html (дата ообращения: 15.08.2022).

17. Осенью 2022 г. начнется строительство железнодорожной линии Китай—Кыргызстан—Узбекистан. URL: https://infotrans.by/2022/05/24/osenyu-2022-g-nachnetsya-stroitelstvo-zheleznodorozhnoj-linii-kitaj-kyrgyzstan-uzbekistan/ (дата обращения: 07.07.2022).

18. *Тисиц К.И.* Развитие отношений Китая с республиками Южного Кавказа в контексте инициативы «Пояс и путь» // Проблемы национальной стратегии. 2019. № 5(56). С. 80—96.

19. Турция — Китай: По суше быстрее, чем по морю. URL: https://restproperty.ru/news/turtsiya-kitay-po-sushe-bystree-chem-po-moryu/ (дата обращения: 17.03.2022).

20. *Фролова И.Ю.* Китайский проект «Экономический пояс Шёлкового пути»: Развитие, проблемы, перспективы // Проблемы национальной стратегии. 2016. № 5(38). С. 47—67.

21. Что мешает Китаю на Южном Кавказе. URL: https://vestikavkaza.ru/analytics/cto-mesaet-kitau-na-uznom-kavkaze.html (дата обращения: 23.05.2022).

22. *Юхневич В.* Европа отказывается от РЖД в пользу Украины и Молдавии. URL: https://vgudok.com/lenta/evropa-otkazyvaetsya-ot-rzhd-v-polzu-ukrainy-i-moldavii-bryussel-obeshchaet-molochnye-reki-s (дата обращения: 18.08.2022).

23. *Aliyev N.* China's Soft Power in the South Caucasus. URL: https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13604-chinas-soft-power-in-the-south-caucasus.html (дата обращения: 10.08.2022).

24. China Targets Azerbaijan for Transportation Projects. URL: https://www.caspianpolicy.org/research/articles/china-targets-azerbaijan-for-transportation-projects (дата обращения: 11.08.2022).

25. *Hovhannisyan A.* Armenian-Chinese relations. URL: https://orbeli.am/en/post/214/2019-05-22/Armenian-Chinese+relations (дата обращения: 11.08.2022).

26. *Huseynov V., Rzayev A.* Is China's Economic Expansion in the South Caucasus a Myth? URL: https://thediplomat.com/2018/11/is-chinas-economic-expansion-in-the-south-caucasus-a-myth/ (дата обращения: 10.08.2022).

REFERENCES

1. Babayan D.K. 2011. "The role and place of the South Caucasus in the geopolitical agenda of the People's Republic of China". *XXI Century. Information and Analytical Journal,* no. 2(18), pp. 66—93. (In Russ.)

2. Babayan D.K. 2013. *China's policy in Central Asia, the Caucasus and the Northern Pre-Caspian at the end of the 20th — beginning of the 21st centuries.* Moscow, Institute of Oriental Studies of RAS. (In Russ.)

3. *The Baku port, Austrian and Dutch companies signed a memorandum on the expansion of cargo transportation.* Available at: https://azertag.az/ru/xeber/Bakinskii_port_kompanii_Avstrii_i_Niderlandov_podpisali_memorandum_o_rasshirenii_gruzoperevozok-1360009 (accessed: 12.04.2022). (In Russ.)

4. Borisova Y.M. 2017. "China's policy in the post-Soviet space. 'One Belt One Road' Initiative". *Problems of the post-Soviet space,* vol. 4, no. 3, pp. 202—209. (In Russ.)

5. *A conference on the Trans-Caspian International Transport Corridor was held in Beijing.* Available at: http://casp-geo.ru/v-pekine-sostoyalas-konferentsiya-po-tr/ (accessed: 11.03.2022). (In Russ.)

6. Gabibzade E. 2009. *Azerbaijan and China: Forms, features and prospects for the development of relations.* Baku, Human Rights Institute. (In Russ.)

7. *Eurasian Transport Corridor (TRACECA Project).* Available at: https://www.mid.ru/tv/?id=1745635&lang=ru (accessed: 14.07.2022). (In Russ.)

8. *Railway from China to the Middle East.* Available at: https://www.kommersant.ru/doc/176990 (accessed: 11.06.2022). (In Russ.)

9. Zhiltsov S., Aleksanyan L., Gavrilova S., Makarova E. 2019. "South Caucasus in the foreign policy of the People's Republic of China". *Central Asia and the Caucasus,* vol. 22, no. 3, pp. 7—25. (In Russ.)

10. *China will build a new trade route for Georgia to Russia.* Available at: https://vz.ru/world/2021/9/10/1118333.html (accessed: 10.07.2022). (In Russ.)

11. Krainyaya U. 2022. *To spite yourself. Who is forcing Europe and China to trade around Russia.* Available at: https://1prime.ru/exclusive/20220806/837712295.html (accessed: 11.08.2022). (In Russ.)

12. Leksutina Y.V. 2022. "China in the South Caucasus: The Scale of Economic Presence". *Post-Soviet Studies. Science Journal,* vol. 5, no. 1, pp. 57—72. (In Russ.)

13. Lukin A.V., Luzyanin S.G. Sin' Li, Denisov I.E., Syroezhkin K.L., Pyatachkov A.S. 2016. *China Global Project for Eurasia: Statement of the Challenge (analytical report).* Moscow, Scientific expert. (In Russ.)

14. Mokretskiy A.C. 2016. "The countries of Transcaucasia in the Chinese strategy 'Economic Belt of the Silk Road' China in world and regional politics". *History and modernity,* no. 21, pp. 150—158. (In Russ.)

15. *Seas of new opportunities. About the route Caspian Sea—Black Sea.* Available at: https://www.caa-network.org/archives/15719 (accessed: 12.08.2022). (In Russ.)

16. *The volume of traffic along the Trans-Caspian route can grow 6 times.* Available at: https://news.day.az/economy/1460902.html (accessed: 15.08.2022). (In Russ.)

17. *In autumn 2022, the construction of the China—Kyrgyzstan—Uzbekistan railway line will begin.* Available at: https://infotrans.by/2022/05/24/osenyu-2022-g-nachnetsya-stroitelstvo-zheleznodorozhnoj-linii-kitaj-kyrgyzstan-uzbekistan/ (accessed: 07.07.2022). (In Russ.)

18. Tisits K.I. 2019. Development of China's Relations with the Republics of the South Caucasus in the Context of the Belt and Road Initiative. *Problems of the national strategy,* no. 5 (56), pp. 80—96. (In Russ.)

19. *Turkey — China: Faster by land than by sea.* Available at: https://restproperty.ru/news/turtsiya-kitay-po-sushe-bystree-chem-po-moryu/ (accessed: 17.03.2022). (In Russ.)

20. Frolova I.Y. 2016. Chinese Silk Road Economic Belt Project: Development, Problems, Prospects. *Problems of national strategy,* no. 5 (38), pp. 47—67. (In Russ.)

21. *What hinders China in the South Caucasus.* Available at: https://vestikavkaza.ru/analytics/cto-mesaet-kitau-na-uznom-kavkaze.html (accessed: 23.05.2022). (In Russ.)

22. Yukhnevich V. *Europe abandons Russian Railways in favor of Ukraine and Moldova.* Available at: https://vgudok.com/lenta/evropa-otkazyvaetsya-ot-rzhd-v-polzu-ukrainy-i-moldavii-bryussel-obeshchaet-molochnye-reki-s (accessed: 18.08.2022). (In Russ.)

23. Aliyev N. *China's Soft Power in the South Caucasus.* Available at: https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13604-chinas-soft-power-in-the-south-caucasus.html (accessed: 10.08.2022).

24. *China Targets Azerbaijan for Transportation Projects.* Available at: https://www.caspianpolicy.org/research/articles/china-targets-azerbaijan-for-transportation-projects (accessed: 11.08.2022).

25. Hovhannisyan A. 2019. *Armenian-Chinese relations*. Available at: https://orbeli.am/en/post/214/2019-05-22/Armenian-Chinese+relations (accessed: 11.08.2022).

26. Huseynov V., Rzayev A. 2018. *Is China's Economic Expansion in the South Caucasus a Myth?* Available at: https://thediplomat.com/2018/11/is-chinas-economic-expansion-in-the-south-caucasus-a-myth/ (accessed: 10.08.2022).

ТРАНСЛИТЕРАЦИЯ

1. *Babajan D.K.* Rol' i mesto Juzhnogo Kavkaza v geopoliticheskoj povestke Kitajskoj Narodnoj Respubliki // XXI vek. Informacionno-analiticheskij zhurnal. 2011. № 2 (18). S. 66—93.

2. *Babajan D.K.* Politika Kitaja v Central'noj Azii, na Kavkaze i Severnom Prikaspii v konce XX — nachale XXI v. M.: In-t vostokovedenija RAN, 2013.

3. Bakinskij port, kompanii Avstrii i Niderlandov podpisali memorandum o rasshirenii gruzoperevozok. URL: https://azertag.az/ru/xeber/Bakinskii_port_kompanii_Avstrii_i_Niderlandov_podpisali_memorandum_o_rasshirenii_gruzoperevozok-1360009 (data obrascheniya: 12.04.2022).

4. *Borisova Ju.M.* Politika Kitaja na postsovetskom prostranstve. Iniciativa «Odin pojas — odin put'» // Problemy postsovetskogo prostranstva. 2017. T. 4, № 3. S. 202—209.

5. V Pekine sostojalas' konferencija po Transkaspijskomu mezhdunarodnomu transportnomu koridoru. URL: http://casp-geo.ru/v-pekine-sostoyalas-konferentsiya-po-tr/ (data obrascheniya: 11.03.2022).

6. *Gabibzade Je.* Azerbajdzhan i Kitaj: Formy, osobennosti i perspektivy razvitija vzaimootnoshenij. Baku: In-t po pravam cheloveka, 2009.

7. Evroaziatskij transportnyj koridor (Proekt TRASEKA). URL: https://www.mid.ru/tv/?id=1745635&lang=ru (data obrascheniya: 14.07.2022).

8. Zheleznaja doroga iz Kitaja na Blizhnij Vostok. URL: https://www.kommersant.ru/doc/176990 (data obrascheniya: 11.06.2022).

9. *Zhil'cov S., Aleksanjan L., Gavrilova S., Markova E.* Juzhnyj Kavkaz vo vneshnej politike Kitajskoj Narodnoj Respubliki // Central'naja Azija i Kavkaz. 2019. T. 22, № 3. S. 7—25.

10. Kitaj postroit dlja Gruzii novyj torgovyj put' v Rossiju. URL: https://vz.ru/world/2021/9/10/1118333.html (data obrascheniya: 10.07.2022).

11. *Krajnjaja U.* Sebe nazlo. Kto zastavljaet Evropu i Kitaj torgovat' v obhod Rossii. URL: https://1prime.ru/exclusive/20220806/837712295.html (data obrascheniya: 11.08.2022).

12. *Leksjutina Ja.V.* Kitaj na Juzhnom Kavkaze: Masshtaby jekonomicheskogo prisutstvija // Postsovetskie issledovanija. Nauchnyj zhurnal. 2022. T. 5, № 1. S. 57—72.

13. *Lukin A.V., Luzjanin S.G., Sin' Li* i dr. Kitajskij global'nyj proekt dlja Evrazii: Postanovka zadachi (analiticheskij doklad). M.: Nauchnyj jekspert, 2016.

14. *Mokreckij A.Ch.* Strany Zakavkaz'ja v kitajskoj strategii «Jekonomicheskij pojas Shelkovogo puti» // Kitaj v mirovoj i regional'noj politike. Istorija i sovremennost' // Nauchnyj zhurnal. 2016. № 21. S. 150—158.

15. Morja novyh vozmozhnostej. O marshrute Kaspijskoe more—Chernoe more. URL: https://www.caa-network.org/archives/15719 (data obrascheniya: 12.08.2022).

16. Ob'em perevozok po Transkaspijskomu marshrutu mozhet vyrasti v 6 raz. URL: https://news.day.az/economy/1460902.html (data obrascheniya: 15.08.2022).

17. Osen'ju 2022 g. nachnetsja stroitel'stvo zheleznodorozhnoj linii Kitaj-Kyrgyzstan-Uzbekistan. URL: https://infotrans.by/2022/05/24/osenyu-2022-g-nachnetsya-stroitelstvo-zheleznodorozhnoj-linii-kitaj-kyrgyzstan-uzbekistan/ (data obrascheniya: 07.07.2022).

18. *Tisic K.I.* Razvitie otnoshenij Kitaja s respublikami Juzhnogo Kavkaza v kontekste iniciativy «Pojas i put'» // Problemy nacional'noj strategii. Nauchnyj zhurnal. 2019. № 5 (56). S. 80—96.

19. Turcija — Kitaj: po sushe bystree, chem po morju. URL: https://restproperty.ru/news/turtsiya-kitay-po-sushe-bystree-chem-po-moryu/ (data obrascheniya: 17.03.2022).

20. *Frolova I.Ju.* Kitajskij proekt «Jekonomicheskij pojas Shjolkovogo puti»: Razvitie, problemy, perspektivy // Problemy nacional'noj strategii. Nauchnyj zhurnal. 2016. № 5 (38). S. 47—67.

21. Chto meshaet Kitaju na Juzhnom Kavkaze. URL: https://vestikavkaza.ru/analytics/cto-mesaet-kitau-na-uznom-kavkaze.html (data obrascheniya: 23.05.2022).

22. *Juhnevich V.* Evropa otkazyvaetsja ot RZhD v pol'zu Ukrainy i Moldavii. URL: https://vgudok.com/lenta/evropa-otkazyvaetsya-ot-rzhd-v-polzu-ukrainy-i-moldavii-bryussel-obeshchaet-molochnye-reki-s (data obrascheniya: 18.08.2022).