

СОТРУДНИЧЕСТВО И ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ В СОВРЕМЕННОМ МИРЕ

*Агаев И.Г.*¹

ОТ ВЗАИМНОГО НЕДОВЕРИЯ К СОТРУДНИЧЕСТВУ: РОССИЙСКО-АЗЕРБАЙДЖАНСКИЕ ОТНОШЕНИЯ НА ФОНЕ КИТАЙСКОЙ ИНИЦИАТИВЫ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ»

Ключевые слова: Китай, Россия, Азербайджан, Один пояс один путь (ОПОП), Экономический пояс Шелкового Пути (ЭППШП), сотрудничество, логистика.

Keywords: China, Russia, Azerbaijan, One belt one road (OBOR), Silk Road Economic Belt (SREB), cooperation, logistics.

Введение

Идея восстановления ШП появилась в начале 90-х годов XX в. со стороны Европейского Союза (далее ЕС). Процесс формирования нового миропорядка подталкивал Европу к скорейшему решению транспортных проблем, поскольку после развала СССР появились новые независимые государства с неосвоенными рынками для сбыта и для импорта сырья. Для ЕС в это время было важно в краткие сроки обеспечить адекватную транспортную логистику для бесперебойной перевозок грузов между странами ЕС с одной стороны, и со странами Средней Азии и Кавказа с другой. При этом ЕС не хотел использовать существующую инфраструктуру, т.к. она вопреки интересам Европы служила бы связующим сегментом между постсоветскими республиками. Выступая с идеей возрождения ШП, ЕС стремился создать такую транспортную логистику, которая бесперебойно и в кратчайшие сроки обеспечила бы сельскохозяйственной продукцией Европейский рынок. Так появилась программа TESIS, разработанная ЕС в 1991 г. и проект TRASECA (Транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия), разработанный Советом Европы и принятый в мае 1993 г. на конференции в Брюсселе. В данный проект были включены все среднеазиатские и кавказские республики, получившие независимость после распада СССР. Хотя в принятой в Брюсселе Декларации были провозглашены общепринятые цели, характерные для подобных документов, суть этой декларации состояла в оказании политической и экономической помощи новым независимым государствам для выхода на мировой и европейский рынок альтернативным транспортным маршрутом².

В данный проект Россия не была включена. И в дальнейшем включение в TRASECA Украины было связано со стремлением Запада отколоть эту страну от России и использовать ее как инструмент давления против России. Реализация этой программы отвечала бы не только экономическим интересам Запада, который поставил целью разработку транспортной логистики без участия России, но и его политическим интересам.

В непростой международной обстановке, когда установился однополярный мир и Азербайджан был вынужден вести прозападную политику, президент Азербайджанской Республики (далее АР) Гейдар Алиев, правильно оценив ситуацию и расклад сил внешних акторов, выступил с инициативой созвать очередной форум TRASECA в Баку.

7–8 сентября 1998 года в Баку состоялась международная конференция, посвященная восстановлению исторического ШП, с участием глав 9 государств (Азербайджана, Турции, Грузии, Украины, Молдовы, Румынии, Болгарии, Узбекистана, Кыргызстана), делегаций 13 международных организаций и 32 государств. По итогам данной конференции было подписано «Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия» и принята Бакинская декларация³. Бакинский форум был триумфом азербайджанской внешней политики. Цели, которые поставила перед собой азербайджанская дипломатия, практически были достигнуты: 1) форум в корне отличался от предыдущих тем, что государств-участников здесь было намного больше и большинство делегаций здесь были представлены на высоком уровне; 2) Г. Алиев смог привлечь к участию в работе Форума многие международные и региональные организации, в которых была представлена Российская Федерация. Он понимал что все глобальные проекты не могут быть осуществлены без участия или без согласия России. Участие России в работе Форума, отношение ЕС к участию России в этом проекте в те дни стало объектом дискуссии в средствах массовой информации. Даже в день прибытия разных делегаций в Баку, в аэропорту между журналистом и Г. Алиевым состоялся такой диалог:

«– Гейдар Алиевич, ТРАСЕКА фактически оставляет Россию на стороне. А это не обострит отношения?»

¹ Агаев Игбал Ганбар оглы – к.и.н., зав. Кафедрой истории стран Азии и Африки, Бакинский государственный университет. E-mail: Igbal64@rambler.ru

² Отчеты, доклады, выступления ПС МПК ТРАСЕКА за 1993-2005 гг. – № 1.

³ İsakov N.V. Azərbaycan Respublikasının «Böyük tək yolu» nun bərpasında iştirakı (1991-2005-ci illər). – Bakı: «Şərq-Qərb» Nəşriyyatı, 2011. – S. 47.

– Почему оставляет на стороне. Мы пригласили Россию, и она участвует на конференции.
– В качестве наблюдателя.
– Знаете, нет такого статуса как наблюдатель, или не наблюдатель. Все являются участниками. Мы никогда не допустим обострения отношений с Россией»¹.

Но ввиду объективных и субъективных причин в 90-е годы отношения не сложились между РФ и АР. По нашему мнению, это был период упущенных возможностей со стороны России, которая проводила «Политику уступок Западу» которая привела ее в глубокий политический кризис.

Интуитивно чувствуя, что лидерство Китая в мировой экономике не за горами, и при наличии хороших отношений с КНР Г. Алиев добился участия Китая в работе Бакинского форума. Он понимал, что рано или поздно Китай сам возьмется за более масштабный проект нежели TRACECA. Поэтому во вступительной речи Президент АР особо подчеркнул, что «Азербайджан испокон веков являлся важным пунктом в Великом ШП и мостом между Азией и Европой»².

Итак, благодаря усилиям азербайджанской дипломатии и Россия, и Китай были приглашены на Форум. Азербайджан настоял на этом при согласовании списка приглашенных участников с ЕС. Но интерес вызывает совсем другое – согласие Запада на участие в работе Форума России и Китая. Считаем, что и Запад преследовал далеко идущие цели. Участвуя в работе Форума и согласившись на реализацию TRACECA, Россия в лучшем случае претендовала бы на мизерную долю, так как еще до Форума крен транспортной логистики должен был произойти в сторону юга. А в случае отказа от участия в проекте TRACECA, которого не очень желали западные страны, Россия в ближайшем будущем не смогла бы воспрепятствовать реализации проекта, так как, участвовав на Бакинском форуме, подписала два документа из трех и в дальнейшем уже с юридической точки зрения согласилась на его осуществление. Хотя и с некоторым опозданием, но все-таки раскрыли сущность программы TRACECA и российские историки. Позже они придут к такому выводу что, «эта программа рассчитана на то, чтобы создать транспортные коммуникации «в обход России», а также усилить «центробежные тенденции среди стран СНГ»³.

В 90-е годы Китай не воспринимался Европой в качестве конкурента, так как с геополитической точки зрения он был стратегическим партнером США. Вместе с тем, Западу по экономическим соображениям уже хотелось сотрудничать с Китаем, так как объем экспорта из Китая в Европу с каждым годом увеличивался, и поэтому нужны были дополнительные транспортные пути. Но Западу нужно было, чтобы Китай присоединился именно к их проекту, а не выступил со своим. Хотя поставленные цели азербайджанской и западной дипломатии были диаметрально противоположными, они были достигнуты – делегации России и Китая участвовали в работе Бакинского форума, и это повысило его статус. Через 2 года, принимая председателя ПК ВСНП КНР Ли Пэн в Баку, Г. Алиев в беседе отметил: «Очень важным в дальнейшем развитии нашей дружбы является восстановление Великого ШП. Это, гигантская программа XXI века и она не сможет осуществиться без участия Китая... Издревле Китай открыл этот путь... Одним словом, мы вернемся к старым временам, и будем развивать наши отношения в этом контексте, осуществлять эту программу вместе»⁴. Это был фактически призыв к восстановлению ШП, но уже под эгидой Китая и с участием Азербайджана.

В это время и с Россией также политические отношения сдвинулись с мертвой точки. Этому благоприятствовала смена руководства в Кремле. Она устранила многие противоречия между Баку и Москвой. После первой же встречи Г. Алиев и В. Путин выстроили очень доверительные отношения. Это дало толчок развитию двусторонним отношениям во всех сферах между РФ и АР. В некоторых международных вопросах руководители двух стран нашли много точек соприкосновения. Так, «к началу первого десятилетия XXI века России пришлось решить проблему международно-правового статуса Каспия на трехсторонней основе (С Азербайджаном и Казахстаном)..., добившись согласия прикаспийских стран на поставки части своих углеводородных ресурсов через российскую территорию»⁵. Делегации обеих государств уже начали выступать на ПА ЕС с единой позиции. Но, к сожалению, в нулевые годы каждая из сторон исходя из своих интересов, решала проблему участия в транспортных проектах самостоятельно: Азербайджан в рамках проекта TRACECA; Россия начала укреплять отношения с КНР и в результате в 2001 г. в Москве был подписан Договор о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве между РФ и КНР, который охватил все сферы социально-экономической и политической жизни страны, в том числе и транспортную сферу⁶. Договор стал поворотным пунктом во взаимоотношениях между двумя государствами. В это время и АР и РФ были фактически конкурентами в перевозке грузов из Дальнего Востока в Европу. Территория РФ в основном использовалась для транзита для грузов из Китая в Европу. А Азербайджан играл роль транзита в перевозках из Средней Азии в Европу.

В целях укрепления своей конкурентоспособности Азербайджан выступил с инициативой построить железную дорогу Баку-Тбилиси-Карс (далее БТК), которая была поддержана Грузией и Турцией, хотя российские политологи

¹ Əliyev, Heydər. Müstəqilliyimizəbədidir: çıxışlar, nitqlər, bəyanatlar, müsahibələr, məktublar, məruzələr, müraciətlər, fərmanlar. On yeddinci kitab: iyul, 1998 – oktyabr, 1998 / bur. məsul R. Mehdiyev. – Bakı: Azərənşr, 2006. – S. –105.

² Там же, с. 258.

³ Тураева М.Б. Транспортно-инфраструктурные проекты в Евразии // Мир перемен: журнал. – М., 2016. – № 1. – С. 127–137.

⁴ Əliyev Heydər. Müstəqilliyimizəbədidir: çıxışlar, nitqlər, bəyanatlar, müsahibələr, məktublar, məruzələr, müraciətlər, fərmanlar. İyirmi yeddinci kitab: iyun, 2000 – iyul, 2000 / bur. məsul R. Mehdiyev. – Bakı: Azərənşr, 2009. – S. 128.

⁵ Шихалии Дж. Роль Российской Федерации в формировании каспийского региона на современном этапе // Geostrategiya. 2018. – № 4 (46), iyul-avqust. – S. 48.

⁶ Договор о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой // Президент РФ. Официальный сайт. 2001. – 16 июня. – <http://www.kremlin.ru/supplement/3418>

отнеслись к этому скептически. Следует подчеркнуть, что Азербайджанская сторона не только сама строила свой отрезок пути, но и взялась за реставрацию грузинской части дороги. БТК в 2017 г. был сдан в эксплуатацию и стал основной ветвью уже нового – чисто китайского проекта, под названием «Один пояс, один путь» (далее ОПОП). Идея совместного строительства ОПОП принадлежит председателю КНР Си Цзиньпину, который в сентябре 2013 г., во время визита в Казахстан, обратился к странам Евразии с предложением совместно развивать проект Экономического пояса Шелкового Пути (далее – ЭПШП), а в октябре предложил странам АСЕАН совместно развивать проект Морского Шелкового пути XXI века (далее – МШП). В дальнейшем эти два проекта легли в основу программного документа «Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства ЭПШП и МШП XXI века», который разработан в 2015 г.¹ В 2016 г. по данным Азиатского банка развития ОПОП Китая охватил более 60 стран с населением более 3,3 млрд. человек и экономику стран вдоль ШП, которая составляла более 13 триллионов долларов мирового ВВП².

В 2015 г. президент АР И. Алиев, по приглашению Си Цзиньпина посетил Пекин и в ходе переговоров отметил, что Азербайджан является незаменимым путем для подключения Китая к Европе в рамках ЭПШП и обладает инфраструктурными возможностями и для поставки китайских товаров в Европу. В результате визита был подписан Меморандум о взаимопонимании по созданию ЭПШП. Отношение Китая к этому визиту нашло свое отражение в выступлениях посла КНР в Азербайджане: «В декабре 2015 г. между двумя странами был подписан ряд правовых документов в транспортной сфере и Китайская сторона высоко оценивает инициативу и непосредственное участие Азербайджана в транспортных инфраструктурных проектах»³. Действительно в 2015 г. Азербайджан не только поддержал создание Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (далее АБИИ), но и стал его соучредителем⁴. А идея создания АБИИ была выдвинута председателем КНР Си Цзиньпином в целях реализации инфраструктурных проектов⁵. Вхождение Азербайджана в АБИИ показывает, что Азербайджан желает играть активную роль в реализации ЭПШП.

В июне 2016 г. **Россию и страны Южного Кавказа посетил** вице-премьер КНР Чжан Гаоли. В переговорах обсуждались перспективы реализации проекта, особое внимание было уделено координации действий в этом направлении. На встрече с И. Алиевым Чжан Гаоли отметил, что обе страны должны прилагать совместные усилия к реализации подписанного в декабре 2015 г. межправительственного протокола о взаимопонимании двух стран по продвижению «пояса», активизируя взаимовыгодное сотрудничество в таких областях как транспорт, логистика⁶. После этого Чжан отправился в Россию, и был принят В.Путиным.

С 2014 по 2016 год объем торговли Китая со странами «вдоль пути» превысил 3 триллиона долларов. Инвестиции Китая в страны «вдоль пути» превысили 50 миллиардов долларов. АБИИ уже предоставил кредит для девяти проектов в рамках «Пояса и пути» на сумму 1,7 миллиарда долларов. В 2017 г. Китай провел Первый форум ОПОП. В канун форума Стратегия ЭПШП и МП китайскими экономистами определялась примерно так: «международная инициатива Китая, направленная на совершенствование существующих и создание новых торговых, транспортных, а также экономических коридоров»⁷. 28 стран были представлены главами государств. Си Цзиньпин во вступительной речи подчеркнул, что Китай намерен создать открытую платформу сотрудничества и развивать открытую мировую экономику. В политической сфере уже удалось осуществить согласование с такими странами, как Россия, Казахстан, а также... с Турцией (сопряжение с проектом «Центральный коридор»)»⁸. Как видно из речи Си Цзиньпина, Турция занимала особое место в планах Пекина.

А осуществить этот план без БТК невозможно. Роль БТК и Транскаспийского Международного Транспортного Маршрута (далее ТМТМ) получила должную оценку и в выступлениях посла КНР в Азербайджане в канун открытия форума: «в феврале 2017 года при поддержке китайской стороны Азербайджан организовал в Пекине презентацию проекта железнодорожного транзитного маршрута БТК и ТМТМ»⁹. Летом 2017 г. БТК был пущен в эксплуатацию. Азербайджанской стороне понадобилось 10 лет борьбы с недругами, чтобы завершить начатое дело. Некоторые российские политологи даже предрекали плохую концовку проекту. Но благодаря усилиям заинтересованных стран и

¹ Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути 21-го века // Посольство КНР в России. 2015. – 23 апреля. – <http://ru.china-embassy.org/rus/ztbd/aa11/t1257296.htm>

² Villafuerte J., Corong E., Juzhong Zhuang. The one belt, one road initiative – Impact on Trade and Growth // 19th Annual Conference on Global Economic Analysis / June 2016. – <https://www.gtap.agecon.purdue.edu/resources/download/8280.pdf>

³ Китай придает огромное значение географическим преимуществам Азербайджана в важном транспортном узле в Евразии. – https://azertag.az/ru/xeber/Kitai_pridaet_ogromnoe_znachenie_geograficheskim_preimushchestvam_Azerbaidzhana_v_vazhnom_transportnom_uzle_v_Evrazii_VIDEO-1048526

⁴ Посол: Товарооборот Азербайджана с Китаем больше показателей Грузии и Армении вместе взятых. Репорт.Аз. – <https://report.az/ru/vneshnyaya-olitika/posol-tovarooborot-azerbajdzhana-s-kitaem-bol-she-pokazatelej-gruzii-i-armenii-vmeste-vzyatyh/>

⁵ Фролова И.Ю. Китайский проект «Экономический пояс Шелкового пути»: развитие, проблемы, перспективы // Проблемы национальной стратегии. 2016. – № 5 (38). – С. 54.

⁶ Китай и Закавказье связаны новым «Шелковым путем» // Синьхуа новости. 6 августа, 2016. – http://russian.news.cn/2016-06/08/c_135422210.htm

⁷ Стратегия экономического развития «Один пояс один путь» // Россия сегодня. 2017. – 15 мая. – <https://inosmi.ru/infographic/20170515/239348942.html>

⁸ «Один пояс, один путь». Основные тезисы речи Си Цзиньпина // Россия сегодня. 2017. – 17 мая. – <https://inosmi.ru/politic/20170517/239368854.html>

⁹ Китай придает огромное значение географическим преимуществам Азербайджана в важном транспортном узле в Евразии // Азертадж. 2017. – 5 апреля. – https://azertag.az/ru/xeber/Kitai_pridaet_ogromnoe_znachenie_geograficheskim_preimushchestvam_Azerbaidzhana_v_vazhnom_transportnom_uzle_v_Evrazii_VIDEO-1048526

разумному подходу российской стороны 30 октября 2017 г. маршрут все же был открыт главами государств-участниц. Агентство Синьхуа высоко оценило значимость дороги: «Железнодорожная линия также предназначена для того, чтобы стать ключевой частью южного маршрута новой сети торговых и транспортных коридоров Шелковой пути между Китаем и Европой»¹. Благодаря политическому взаимопониманию с Россией БТК начал функционировать. Проявленная самостоятельность со стороны Азербайджана в строительстве БТК подтвердила выводы российских политологов о том, что «Китай намеренно дает инициативу осмысления и разработки инвестиционных предложений странам-партнерам, чтобы расширить рамки ОПОП за счет максимально возможного числа»².

Благодаря такой активной деятельности и инициативе Китай должным образом оценил роль Азербайджана в этом проекте. Не удивительно, что накануне первого форума именно китайские политологи отводили России и Азербайджану соответственно 1 и 5 места³. На открытии 2-го Форума ОПОП, 24 апреля 2019 г. в Пекине Си Цзиньпин еще глубже раскрыл сущность этой инициативы: «Нам следует руководствоваться принципом совместных консультаций, придерживаться концепции открытости, продвигать вперед совместное строительство “Пояса и пути” в направлении высококачественного развития»⁴.

Из содержания его выступления вытекало, что китайская инициатива в отличие от западных не основывается на ломке существующих инфраструктур. Глава КНР неоднократно подчеркивал, что Китай будет опираться на существующую основу, чтобы помочь странам согласовывать свои стратегии развития и формировать взаимодополняемость. Сущность программной речи заключается в отказе от принципа взаимного недоверия между странами, располагающимися вдоль пояса и в переходе к плодотворному сотрудничеству во благо осуществления ЭПШП. В своей речи он неоднократно призывал страны, располагающиеся вдоль ЭПШП, быть не союзниками, а партнерами.

Россия и Азербайджан в 2000-е годы (в отличие от 90-х годов, когда в двусторонних отношениях принцип взаимного недоверия превалировал) перешли на путь сотрудничества, и китайская инициатива только усилила этот процесс, так как в перевозке китайских грузов обе страны смогли сотрудничать, а не конкурировать. Для конкуренции нет и почвы, так как во-первых: а) объем китайских товаров, экспортируемых в Европу, с каждым годом увеличивался. Торговля Китая с Евросоюзом стала значительно больше: 126 млрд. долл. в 2002 г., 521 млрд. долл. в 2015 г. При этом 2/3 товарооборота приходится на китайский экспорт в ЕС. Китай с 2005 г. – крупнейший экспортер товаров в ЕС⁵. Вдобавок а) в последние годы на фоне торговых войн с США Китай стал первым торговым партнером Европы; б) не вдаваясь в подробности в описании географической направленности ЭПШП, с уверенностью можем подтвердить, что Россия и Азербайджан находятся в разных экономических коридорах, и если Азербайджан участвует в одном из шести коридорах ЭПШП, под названием «Китай – Центральная Азия – Западная Азия», то Россия участвует в двух коридорах: «Новом Евразийском континентальном мосте» и «Китай – Монголия – Россия». Как видно, оба государства имеют достаточную долю в перевозках китайских товаров. Но есть множество точек соприкосновения для двустороннего сотрудничества в рамках китайской инициативы. Речь идет о ТМТМ.

Российские востоковеды фокусируются на интересе Китая к другому коридору, где Россия и Азербайджан тесно могут сотрудничать: «Китайские железнодорожные операторы совместно с коллегами из Казахстана, Азербайджана и Грузии участвуют в создании ТМТМ через Каспийское и Чёрное моря, который соединит Китай со странами Западной Азии, Восточной и Южной Европы»⁶. Интересен тот факт, что хотя Россия не находится в этом коридоре, но используемый маршрут Азербайджаном так же жизненно важен для России. Речь идет о вышеупомянутой ТМТМ, который является сердцевиной и другого транспортного коридора – Север-Юг (скандинавские страны, Россия, Азербайджан, Иран, страны Персидского залива). ЭПШП придал больше жизненной силы и этому проекту, где ключевую роль играют Россия и Азербайджан. Но ТМТМ является и основным сегментом коридора Восток-Запад, и поэтому Китай в рамках ЭПШП способствует расширению этого сегмента. ТМТМ пролегает от Китая (Шихэцзы) через Казахстан (Достык – Актау), Азербайджан (Алят), Грузию и Турцию в страны Европы и в обратном направлении. Это фактически цементирующая часть южного коридора ЭПШП. Китайская сторона часто предоставляет возможность Азербайджанской стороне проводить форумы в разных городах Китая для агитации транзита грузов через ТМТМ⁷. ТМТМ также играет неопределимую роль в укреплении сотрудничества между Россией и Азербайджаном в транспортном коридоре Север-Юг. Маршрут позволяет снизить и сроки доставки товаров и расходы на транспортировку. Большие возможности открылись благодаря историческому соглашению о статусе Каспийского моря, подписанному в августе 2018 г. в городе Актау лидерами прикаспийских государств. По мнению политолога И. Алиева, после подписания

¹ Azerbaijan, Turkey, Georgia inaugurate newly built Asia-Europe railway // New China. Source: Xinhua. 2017-10-31. – http://news.xinhuanet.com/english/2017-10/31/c_136715937.htm

² Звезданович-Лобанова Е., Лобанов М. Инициатива «Один пояс и один путь». Какие цели в действительности преследует Китай? // Свободная мысль. – <http://svom.info/entry/765-iniciativa-odin-poyas-i-odin-put-kakie-celi-v-dejs/>

³ Стратегия экономического развития «Один пояс один путь» // Россия сегодня. 2017. – 15 мая. – <https://inosmi.ru/infographic/20170515/239348942.html>

⁴ Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства Экономического пояса Шёлкового пути и Морского Шёлкового пути 21-го века // Посольство КНР в России. 2015. – 23 апреля. – <http://ru.china-embassy.org/rus/ztdb/aa11/t1257296.htm>

⁵ Звезданович-Лобанова Е., Лобанов М. Инициатива «Один пояс и один путь». Какие цели в действительности преследует Китай? // Свободная мысль. – <http://svom.info/entry/765-iniciativa-odin-poyas-i-odin-put-kakie-celi-v-dejs/>

⁶ Инициатива «Один пояс – один путь» – новая платформа для расширения российско-китайского сотрудничества в транспортной сфере. Доклады РИСИ // Проблемы национальной стратегии. – М., 2017. – № 6 (45). – С. 18.

⁷ Азербайджан поборется за грузы из Китая // Экономика. 2017. – 1 августа. – <https://az.sputniknews.ru/economy/20170301/409182109/azerbaijan-kitay-gruzi-tranzit.html>

Конвенции о статусе Каспия цена планируемых Азербайджаном транспортных проектов возросла¹. Через месяц после заключения Конвенции В. Путин, находившийся с официальным визитом в Баку, в своем выступлении акцентировал внимание российских и азербайджанских компаний на реализации перспективных проектов в каспийском регионе, прежде всего в сфере транспорта и грузоперевозок.

ЭПШП не только совпадает с международными проектами с участием Азербайджана, но и придает им больше жизненной силы. АБИИ даже предоставил кредит в размере 600 миллионов долларов на проект Трансанатолийского трубопровода (ТАНАР). Это важный момент в сотрудничестве между Китаем и Азербайджаном в рамках ЭПШП. По нашему мнению, поддержка Азербайджана Китаем в осуществлении проекта ТАНАР дала импульс углублению партнерства России и Азербайджана в осуществлении многих транспортных и иных проектов. Несмотря на усилия Запада столкнуть Россию и Азербайджан в такой чувствительной для обеих стран сфере, как экспорт газа на европейский рынок оба государства показывают высокий уровень доверия и согласовывают свои действия в этом направлении. Образовался даже трехсторонний формат сотрудничества «Россия-Турция-Азербайджан». Благодаря этому формату сотрудничества Южно-газовый коридор и Турецкий поток не будут конкурировать, а будут эксплуатироваться параллельно. С июня 2018 г. ТАНАР начал экспортировать азербайджанский газ на европейский рынок.

В рамках ЭПШП российско-азербайджанское сотрудничество развивается и по сей день. Это ярко проявилось в Пекине 25–27 апреля 2019 г. где проходил второй форум ОПОП и в Сочи 2–3 октября 2019 г. на пленарном заседании международного дискуссионного клуба «Валдай». В Пекине приняли участие 37 лидеров государств и правительств, в том числе президент РФ В. Путин² и президент АР И. Алиев. В ходе форума представители компаний подписали соглашения на сумму более 64 миллиардов долларов. Си Цзиньпин в своей речи еще раз затронул принцип открытости: «В рамках расширения открытости устранены практики, идущие вразрез со справедливой конкуренцией и рыночными правилами, предприняты меры по расширению открытости»³. Оценив Китайскую концепцию как соответствующую актуальным принципам построения отношений между государствами, В. Путин на полях Форума встретился с И. Алиевым и заострил внимание коллеги на развитии бизнеса и торговли, на что И. Алиев ответил, что «взаимоотношение сегодня позволяет решать многие вопросы в двусторонней повестке дня»⁴.

На заключительном заседании Форума было отмечено, что стороны пришли к консенсусу по 283 проектам, в том числе были подписаны межправительственные соглашения и соглашения по практическому сотрудничеству.

Поиск форм сотрудничества в рамках ОПОП продолжался и в Сочи. В. Путин в беседе с Алиевым подчеркнул, что отношения между странами развиваются успешно. И. Алиев в своем выступлении акцентировал внимание на транспортном коридоре Север-Юг, констатируя, что «в 2018 г. по этому коридору была транспортировано в 8 раз больше грузов, чем за предыдущий год. Заработал коридор Север-Запад, по которому «грузы из России через Азербайджан направляются не только в южном направлении, но и в западном». Хотя президент Азербайджана из этических соображений особо не выделил значимую роль в этом коридоре ЖД БТК, но из контекста его выступления было ясно, что речь идет именно о том отрезке коридора Север-Запад, которому российские экономисты в свое время не придали должного значения. В заключении И. Алиев подчеркнул, что он «поддерживает тезис В. Путина о том, что «транспортные проекты... служат мостом между народами и в данном направлении проекты Север-Юг и Восток-Запад, проходя через нашу страну, расширяют международное сотрудничество и сокращают риски»⁵.

Заключение

Итак, отношения между РФ и АР после развала СССР хоть и малыми темпами, но развивались по восходящей линии. В начале XXI века между нашими странами сложились доверительные отношения. Постепенно развитие этих отношений обрело необратимый характер. Сегодня укрепляется сотрудничество и в рамках ЭПШП. Инициатива КНР открыла новые возможности для сотрудничества не только в транспортной сфере, но и в других областях социально-экономической жизни. Китайская инициатива отчасти дала импульс быстрому разрешению вопросу о правовом статусе Каспийского моря.

По нашему мнению, и РФ, и АР должны:

- Опираясь на общие исторические и культурные связи, прилагать больше усилий для развития торгово-экономических и политических отношений;
- Использовать Китайскую инициативу плодотворно и разумно для развития сотрудничества не только с Китаем, но и между собой;
- искать новые точки соприкосновения в торгово-экономической и транспортной сфере в рамках ЭПШП;
- Искать новые форматы сотрудничества на двусторонней и даже трехсторонней основе.

¹ Əliyev I. Xəzərin hüquqi statusunun təsdiqi və onun regionda əhəmiyyəti // Geostrategiya. 2018. – N 4 (46). – S. 5.

² На форуме «Один пояс – один путь» подписали соглашения на 64 млрд. долларов // РИА.новости. 2019. – 27 апреля. – <https://ria.ru/20190427/1553109201.html>

³ Пан или пропал: куда заведет Россию Шелковый путь. Китай и Россия будут строить «Один пояс, один путь» // Газета.ру. 2019. – 26 апреля. – <https://www.gazeta.ru/business/2019/04/26/12324529.shtml?updated>

⁴ Там же.

⁵ На полях заседания клуба «Валдай» в Сочи Путин и Алиев провели отдельную встречу // Независимая газета. – М., 2019. – 3 октября. – http://www.ng.ru/cis/2019-10-03/5_7693_news1.html