

РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАУК
ИНСТИТУТ НАУЧНОЙ ИНФОРМАЦИИ ПО ОБЩЕСТВЕННЫМ НАУКАМ
НАУЧНЫЙ СОВЕТ РАН ПО КОМПЛЕКСНЫМ ПРОБЛЕМАМ
ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ, МОДЕРНИЗАЦИИ,
КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ И УСТОЙЧИВОМУ РАЗВИТИЮ
ИНСТИТУТ МИРОВЫХ ЦИВИЛИЗАЦИЙ
ЕВРАЗИЙСКИЙ ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ КОНСОРЦИУМ

БОЛЬШАЯ ЕВРАЗИЯ: РАЗВИТИЕ, БЕЗОПАСНОСТЬ, СОТРУДНИЧЕСТВО

Ежегодник

Выпуск 5

Часть 1

Москва – 2022

Редакционный совет

А.И. Агеев – д.э.н., профессор, гендиректор Института экономических стратегий РАН, гендиректор МНИИ проблем управления, *И.А. Андреева* – директор Парламентской библиотеки ФС РФ, *С.Д. Бодрунов* – д.э.н., профессор, президент Вольного экономического общества России, Международного Союза экономистов, директор Института нового индустриального развития им. С.Ю. Витте, *Н.Н. Бордюжа* – председатель Исполкома Ассоциации «Аналитика», председатель Координационного совета Евразийского информационно-аналитического консорциума, *А.А. Быков* – д.э.н., профессор, проректор по научной работе Белорусского государственного экономического университета, *С.Ю. Глазьев* – академик РАН, член Коллегии (министр) по интеграции и макроэкономике Евразийской экономической комиссии, *В.В. Гончаров* – к.э.н., директор Центра системного анализа и стратегических исследований НАН Беларуси, *Ю.В. Гуляев* – академик РАН, член Президиума РАН, президент Российского союза научных и инженерных общественных объединений, *В.В. Иванов* – член-корреспондент РАН, заместитель Президента РАН, сопредседатель, *А.В. Кузнецов* – член-корреспондент РАН, директор ИНИОН РАН, сопредседатель, *С.В. Кузнецов* – д.э.н., профессор, директор Института проблем региональной экономики РАН, *Ю.Г. Лаврикова* – д.э.н., директор Института экономики УрО РАН, *Е.Б. Ленчук* – д.э.н., руководитель центра Института экономики РАН, *Ф.Б. Лонес* – д.и.н., профессор, член Королевской исторической Академии Испании, президент Национальной Академии истории Эквадора, *И.А. Максимцев* – д.э.н., профессор, ректор СПбГЭУ, *О.С. Сабден* – д.э.н., президент Союза ученых Казахстана, *О.Н. Слоботчиков* – к.полит.н., профессор, ректор Института мировых цивилизаций, *А.В. Смирнов* – академик РАН, зав. сектором Института философии РАН.

Редакционная коллегия

А.В. Акимов – д.э.н., зав. отделом Института востоковедения РАН, *В.А. Алёшин* – профессор Академии военных наук, *С.Н. Алтысбаева* – д.э.н., профессор, директор Центра аналитических исследований и прогнозирования Института экономических исследований Министерства национальной экономики Республики Казахстан, *Е.Л. Андреева* – д.э.н., профессор, профессор РАН, зам. директора Института экономики УрО РАН, *Г.А. Ваганян* – д.э.н., к.т.н., профессор Российско-Армянского (Славянского) государственного университета, *М.Д. Валова* – д.э.н., профессор, Российский экономический университет, *В.И. Герасимов* – к.ф.н., зав. отделом ИНИОН РАН, отв. редактор, *З.А. Дадабаева* – д.полит.н., в.н.с. Института экономики РАН, *С.М. Дедков* – к.э.н., доцент, заместитель директора по научной работе Центра системного анализа и стратегических исследований НАН Беларуси, *С.И. Коданева* – к.ю.н., доцент РАНХиГС, с.н.с. ИНИОН РАН, *О.С. Крюкова* – д.филол.н., зав. кафедрой словесных искусств факультета искусств МГУ, *В.Е. Лепский* – д.психол.н., гл.н.с. Института философии РАН, *Н.М. Межевич* – д.э.н., профессор СПбГУ, гл.н.с. Института проблем региональной экономики РАН, *А.Н. Михайленко* – д.полит.н., профессор РАНХиГС, *Дж.А. Мусаева* – д.э.н., профессор, зав. кафедрой экономической теории, Международный университет Алатао, Бишкек, *Е.А. Наумов* – к.т.н., профессор, ученый секретарь Научного совета РАН по комплексным проблемам евразийской экономической интеграции, модернизации, конкурентоспособности и устойчивому развитию, *В.В. Перская* – д.э.н., профессор, заслуженный экономист РФ, директор института исследований МЭО Финансового университета при Правительстве РФ, *А.А. Попков* – к.э.н., доцент, *С.А. Семедов* – д.филол.н., профессор, зав. кафедрой «Международное сотрудничество» РАНХиГС, *Т.В. Сичкарь* – к.т.н., доцент, декан факультета дизайна и журналистской деятельности Института мировых цивилизаций, *Т.Б. Уварова* – д.и.н., зав. сектором ИНИОН РАН, *М.К. Файзуллоев* – д.э.н., декан экономического факультета Российско-Таджикского (славянского) университета, *М.В. Шатохин* – д.э.н., профессор, и.о. проректора по научной работе Института мировых цивилизаций, *Д.Г. Шкаев* – н.с. ИНИОН РАН, *Л.В. Шкваря* – д.э.н., профессор РУДН, *И.З. Ярыгина* – д.э.н., профессор, Финансовый университет при Правительстве РФ.

Большая Евразия: Развитие, безопасность, сотрудничество. Ежегодник. Вып. 5. Ч. 1 / РАН. ИНИОН. Отд. науч. сотрудничества; Отв. ред. В.И. Герасимов. – М., 2022. – 1182 с.
ISBN 978-5-248-01021-9

Б 79

Рассматриваются национальные и общерегиональные интересы стран Большой Евразии, интеграционные процессы на евразийском пространстве, приоритеты и механизмы международного сотрудничества, стратегии социально-экономического и научно-технологического развития, приоритетные программы и проекты, национальная идентичность, проблемы межнациональных отношений и межкультурной коммуникации, процессы и перспективы формирования единого научно-образовательного пространства в Большой Евразии. В ежегоднике представлены материалы Четвертой международной научно-практической конференции «Большая Евразия: национальные и цивилизационные аспекты развития и сотрудничества», а также некоторых мероприятий, проведенных в рамках Общественно-научного форума «Здравствуй, Россия!».

Для специалистов в области международных отношений, государственного управления, научно-технологического развития и сотрудничества, аспирантов и студентов гуманитарных вузов.

СОДЕРЖАНИЕ

Национальные интересы России и других стран Большой евразии в изменяющемся мире

<i>Абдильдин Ж.М., Абдильдина Р.Ж.</i> Современные проблемы развития цивилизации и культуры и диалектический способ их решения	13
<i>Агаев И.</i> Китайская концепция «Один пояс – один путь» в контексте интересов Азербайджанской Республики	16
<i>Адилова Л.Ф.</i> Брендинг ЕАЭС: механизмы развития межкультурных коммуникаций	22
<i>Алиджанова А.Х.</i> Модели межрегиональных отношений в современной мировой политике (на примере Центральной Азии)	24
<i>Анисимов А.М., Градов С.Ю., Кожемяков С.А.</i> Мегатенденции современного мирового развития и возможные способы одновременной результативной работы с ними	26
<i>Бабосов Е.М.</i> Информационная война против Беларуси в контексте мировой нестабильности	31
<i>Басов И.Н.</i> Формирование аксиоматики экономики национальной безопасности и механизмов ее воплощения	34
<i>Богачёв А.Э., Чумаков В.А.</i> «Мягкая сила» как инструмент влияния европейской политики	43
<i>Борисов М.Г.</i> Новая энергетика и геополитика	49
<i>Бочарников И.В.</i> Грузия после парламентских выборов 2020 года: основные тренды политического и социально-экономического развития	55
<i>Владимиров А.И.</i> Проект «Большая Евразия»: основные концептуальные подходы к разработке	63
<i>Гринченко С.Н.</i> Мегатенденции мирового развития: кибернетическое представление	81
<i>Джеенбекова С.С.</i> Ваххабизм на постсоветском пространстве	85
<i>Дружинин А.Г.</i> Морское порубежье России: важнейшие экономические тренды в контексте формирования Большой Евразии	87
<i>Дуйсен Г.М., Айтжанова Д.А.</i> Основные тренды развития Центрально-Азиатского региона в формате новой реальности	92
<i>Жилкин В.А.</i> Сравнительный анализ наказания за мошенничество в великом княжестве Финляндском, Российской империи, в современной Финляндии и в европейских странах	97
<i>Журавель В.П.</i> О председательстве России в Арктическом совете (2021–2023 гг.): программа, риски и уроки для ЕАЭС	101
<i>Захаров В.К.</i> Геополитическая необходимость перехода от национальных проектов к интегральному проекту для России	106
<i>Игнатович А.Е.</i> Профилактика радикализации мусульман в странах Большой Евразии: общее и особенное	126
<i>Исенова Г.К.</i> Горизонтальное принятие решений с учетом запросов общества или «сетевая модель» государственного управления	129
<i>Казеннов С.Ю., Кумачев В.Н., Васильева Л.С.</i> Геополитика Нур-Султана: асимметричная многовекторность	132
<i>Кальней М.С.</i> Феномен идеологии, её место и роль в современных социокультурных условиях	137
<i>Карпиленя Н.В.</i> Социально-гуманитарный анализ некоторых философских взглядов на социальное управление: в контексте современной России	141

Агаев И.

к.и.н., Бакинский государственный университет
Igbal64@rambler.ru

КИТАЙСКАЯ КОНЦЕПЦИЯ «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ» В КОНТЕКСТЕ ИНТЕРЕСОВ АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

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

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

Введение

Идея Концепции ОПОП принадлежит председателю КНР Си Цзиньпину, который в сентябре 2013 г., во время визита в Казахстан, озвучил новую модель сотрудничества со странами Евразии. В речи были определены основные направления для выхода на полномасштабное сотрудничество в регионе: политическая координация, взаимосвязь инфраструктуры, либерализация торговли, свободное передвижение капитала и укрепление взаимопонимания между народами¹. Это были контуры проекта Экономический пояс шелкового пути (ЭПШП), начертанные Си Цзиньпином. В октябре 2013 г. он предложил странам АСЕАН совместно развивать проект **Морской Шелковый Путь XXI века**. В дальнейшем эти два проекта легли в основу программного документа, который был разработан в 2015 г.². Документ призван способствовать реализации концепции ОПОП, в которой выражается «потребность Китая в расширении открытости внешнему миру и укреплении взаимовыгодного сотрудничества со странами Азии, Европы и Африки».

В документе нашли отражение основные направления маршрутов вышеназванных проектов и международные коридоры экономического сотрудничества на основе этих маршрутов³.

Китайские политологи отмечают, что на протяжении последних десятилетий многие руководители страны призывали к восстановлению древнего «Шелкового пути», однако именно Си Цзиньпин впервые вывел эту инициативу на официальный уровень⁴. По мнению экспертов, «рассчитанный на 50 лет ОПОП должен дать импульс к экономическому развитию отстающих регионов»⁵ Китая, развитие которых до этого времени в целом отличалось неравномерностью. Открытие торгового маршрута через Евразию позволило бы КНР существенно снизить зависимость от транспортных путей, проходящих через Южно-Китайское море и Малаккский пролив, которые фактически находятся под контролем США и его союзников⁶. Руководители пятого поколения выдвинули инициативу в то время, когда США явно активизировались в Азиатско-Тихоокеанском регионе. По мнению Дзин Кая, «Продвижение на запад», включая расширение присутствия Пекина в Ближневосточном регионе, является своеобразной компенсаторной реакцией Пекина на проводимую Вашингтоном политику «разворота в Азию» и оказываемое в этой связи давление со стороны США на ближайшее стратегическое окружение КНР⁷.

ЭПШП оказал определенное влияние и на внешнеэкономическую стратегию КНР. Китай начал прилагать усилия, чтобы создать наиболее благоприятные условия для продвижения китайских товаров, услуг и капитала в России, странах Центральной Азии (ЦА), Ближнего и Среднего Востока, а также Европы. Как отмечает И. Мамедзаде, в основе этой концепции лежит «стремление сотрудничать, взаимодействовать, стремление к интеграции. Международный порядок, который был основан на доминировании, исчерпал себя, и концепция ОПОП имеет шанс стать альтернати-

¹ Выступление Председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев университете. 2013.09.16. – <http://kz.china-embassy.org/rus/ztbd/XJPFWHSKST/t1077192.htm>

²新华社北京3月28日电国家发展改革委、外交部、商务部28日联合发布了《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》。全文如下：推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动国家发展改革委外交部 商务部（经国务院授权发布）2015年3月 – http://www.xinhuanet.com/world/2015-03/28/c_1114793986.htm

³ Там же.

⁴ Ван Шучунь, Вань Цинсун. Проекты «Экономический пояс Шелкового пути» и ЕАЭС: конкуренты или партнеры? // Обозреватель. – М., 2014. – № 10. – С. 58–59.

⁵ Горбунова Д.А. Проект Нового великого шелкового пути: ожидаемые результаты, этапы реализации. – <https://cyberleninka.ru/article/n/proekt-novogo-velikogo-shelkovogo-puti-vliyanie-na-ekonomiki-stran-tsentralnoy-azii-evropy-rossii/viewer>

⁶ Лю Бо. Соглашение о Транстихоокеанском партнерстве и контрмеры Китая // Проблемы Дальнего Востока. – М., 2014. – № 6. – С. 63.

⁷ Jin Kai. China two front diplomacy: «Go West» and «Leap East» // The Diplomat. – <http://thediplomat.com/2014/09/china-two-front-diplomacy-go-west-and-leapeast/>

вой ему. Для этого он должен быть и эффективным, открытым, и инклюзивным проектом»¹. К. Буньятзаде считает ЭПШП **альтернативой оккупации и колониализму**².

Чтобы финансировать этот гигантский проект Китай выдвинул идею создания двух институтов — Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ) и Фонда Шёлкового пути. «Соглашение о создании АБИИ» подписано 29 июня 2015 года в Пекине. в церемонии подписания приняли участие 57 стран, в том числе Азербайджан³.

Некоторые эксперты считают, что реализация проекта ОПОП сталкивается с проблемами частичного ограничения государственного суверенитета. Но в этом контексте вызывает интерес позиция азербайджанского философа Ф. Гурбанова: «инициатива выдвинутая председателем Си Цзиньпином, станет платформой для сосуществования и гармоничного развития, как государств, так и целых цивилизаций. Независимые в политическом и культурном отношении, они будут взаимозависимы экономически»⁴. Поэтому ученые полагают, что формирование ЭПШП – процесс длительный и сложный.

Так как ядром ОПОП является Евразия, исследователи рассматривают проект ЭПШП как важнейшую составную часть новой геополитической концепции Китая, ориентированной на сопредельные страны. Этот проект ориентирован на углубление отношений между Китаем и странами Евразии. Хотя Азербайджан не является сопредельной страной, но у этой страны есть своя специфика:

а) она граничит одновременно с двумя государствами – с Россией и Казахстаном, которые имеют общие границы с Китаем; б) она одновременно считается и европейской страной, и азиатской. Исходя из этого К. Буньятзаде, определяет роль Азербайджана в ЭПШП таким образом: «В Азербайджане доминировало мышление: относительно Запада он является носителем Восточных ценностей, а относительно Востока – присущих Западу качеств. Поэтому Азербайджан как один из «оазисов» нового ЭПШП, всегда должен был как отстаивать собственную идентичность, так и приобретать опыт не оставаться в стороне от общего процесса»⁵. Для Азербайджана в ОПОП интерес представляет коридор «Китай – Центральная Азия – Западная Азия». Хотя кроме России ни одна страна отдельно в ОПОП не упоминается, но Азербайджан воспринимается как важное звено в этой концепции. Причиной тому является географическое и ресурсное преимущество Азербайджана, а также исторический фактор. Так как Азербайджан испокон веков не только служил транзитом между Китаем и Западом, но и имел прямые торговые отношения с Поднебесной.

Концепция ОПОП опирается на хорошую политическую основу, которая заключается в укреплении двусторонних политических отношений. На сегодняшний день китайско-азербайджанские отношения развиваются поступательно. Например, после установления дипломатических отношений в 1992 г. и визита президента Азербайджанской Республики Гейдара Алиева в Пекин установились отношения всеобъемлющего партнерства. В последние годы Китай стал крупнейшим торговым и инвестиционным партнером Азербайджана.

В целом как китайские, так и Азербайджанские учёные оценивают ЭПШП как долгосрочный стратегический проект, рассматривая нынешние совместные проекты как отправную точку в общем стремлении Азербайджана и Китая к координации долгосрочных интересов и к строительству единого экономического пространства.

Китайская инициатива поставила Азербайджан перед необходимостью решить ряд насущных задач – обеспечить стабильность в регионе и разблокировать транспортные артерии. Существующая транспортная инфраструктура Южного Кавказа, в которой был задействован Азербайджан до 44 дневной Отечественной войны, не позволяла вовлечь страну в предполагаемую, основную логистическую артерию, предложенную Китаем, и разблокировать транспортные коммуникации, имевшие место до развала Советского Союза, а также дополнить их для прямого выхода к Турции, и как следствие, к Средиземному морю через Черное море и территорию этой страны. Это можно осуществить путём создания общей транспортной системы с российской и одновременно китайской стороной.

Сотрудничество между Азербайджаном и Китаем в рамках маршрута ЭПШП: геоэкономический аспект

В сентябре 2013 г. Си Цзиньпинь обратился к странам Евразии с предложением совместно развивать проект ЭПШП. Инициатива Китая почти сразу была воспринята большинством его западных соседей, выступивших с проектами сопряжения с ней собственных планов развития⁶. Не остался в стороне и Азербайджан. Хотя Азербайджан из всех тюркоязычных постсоветских государств территориально дальше всех от Китая, но он в то же время ближе всех остальных расположен к Европе и через эту страну проходят самые важные транспортные пути современного Шелко-

¹ Мамедзаде И. От кризиса к взаимодействию культур и будущему миропорядку // *Философия взаимодействия культур и «новый шелковый путь»*. – Баку: Наука и просвещение, 2020. – С. 271.

² Буньятзаде К. Новейшая исламская философия и новый ШП: параллели, перспективы // *Философия взаимодействия культур и «новый шелковый путь»*. – Баку: Наука и просвещение, 2020. – С. 147.

³ Роль Азиатского банка инфраструктурных инвестиций в продвижении и осуществлении концепции «Один пояс, один путь». – https://studwood.ru/693646/ekonomika/rol_aziatskogo_banka_infrastrukturyh_investitsiy_prodvizhenii_osuschestvlenii_kontseptsii_royas_put

⁴ Гурбанов Ф. Субстантивный и коммуникативный аспекты участие Азербайджана в проекте «Один пояс один путь»: философский анализ // *Философия взаимодействия культур и «новый шелковый путь»*. – Баку: Наука и просвещение, 2020. – С. 302–303.

⁵ Буньятзаде К. Новейшая исламская философия и новый ШП: параллели, перспективы // *Философия взаимодействия культур и «новый шелковый путь»*. – Баку: Наука и просвещение, 2020. – С. 131.

⁶ Песцов С.К. Большая Евразия: что скрывает фасад вдохновляющей идеи. – С. 10. – <https://cyberleninka.ru/article/n/bolshaya-evraziya-chto-skrivaet-fasad-vдохновляющей-идеи/viewer>

вого Пути¹. Но и присоединение Азербайджана к проекту ОПОП имеет свою предысторию. Еще в начале XXI столетия обострилась борьба вокруг вопроса о возрождении Шелкового Пути. В борьбе участвовали не только региональные державы, в нее включились даже супердержавы. Каждая из сторон предложила свою версию Шелкового Пути.

Воспользовавшись пассивной позицией Китая, США хотели претворить в жизнь свой проект, согласно которому маршрут Шелкового Пути должен был проходить вблизи военных баз США. После событий 11 сентября 2001 г. США хотели перенести свое военное превосходство на страны ЦА, создав несколько военных баз якобы для борьбы с терроризмом в Афганистане. По замыслам американцев ШП должен был проходить через Индию, Пакистан и Афганистан в обход Китая и России. В начале XXI в. в свете стремительного роста экономики Китая США задействовали все возможные рычаги для сдерживания Китая.

После прихода к власти в России В. Путина получили импульс российско-китайские отношения. Образование Шанхайской Организации Сотрудничества (ШОС) было продолжением начатых Россией инициатив. В дальнейшем образовался и Евразийский экономический союз, который свидетельствовал о росте экономики России, хотя и он нуждался в сопряжении с проектом ОПОП. План России заключался в предоставлении Китаю огромного пространства на территориях бывших советских республик для перевозки грузов по суше в Европу. Несмотря на наличие разногласий по поводу свободных экономических зон координация между Россией и Китаем по основным, общим стратегическим интересам устраивала оба государства.

В такой сложной обстановке Азербайджан оказался перед выбором. В 1994 г. Президент Азербайджана Гейдар Алиев в Пекине встретился с лидерами КНР и в своей речи довел до сведения официальных лиц, что историческое право возрождения Шелкового пути принадлежит именно Китаю². Несмотря на дипломатическую активность³ (организация Бакинского форума по восстановлению ШП), предпринятую Г. Алиевым с целью вовлечения в реализацию этого проекта России и Китая, в 1998 г. Азербайджан при отсутствии китайской альтернативы был вынужден поддерживать европейскую инициативу по возрождению Шелкового пути (ТРАСЕКА). Г. Алиев решил воспользоваться кредитами, предоставленными Европейским Союзом для создания современной инфраструктуры. Качественная коммуникационная инфраструктура позволила Азербайджану участвовать практически во всех начинаниях – Восток-Запад, Север-Юг. Но, в 2000-е годы геополитическая ситуация в корне изменилась. Постепенный переход к многополярности повлиял на внешнюю политику отдельных стран. Выбор того или иного пути часто производился под мягкую диктовку супердержав. Такой выбор часто сопровождался скорее рисками и угрозами, нежели предпочтениями. Поэтому до появления проекта ОПОП официальный Баку вел сбалансированную политику во избежание рисков и угроз. Нерешенная на то время Карабахская проблема давала дополнительные инструменты давления в руки супердержав. Кроме того, США оказывали давление на Баку, побуждая Азербайджан занять враждебную позицию в отношении Ирана. Но с Россией дело обстояло иначе. Несмотря на заинтересованность России в открытии всех коммуникаций на Южном Кавказе и признании ею Азербайджана своим стратегическим партнером, она была вынуждена вести нейтральную политику, т.к. была связана с Арменией по линии ОДКБ. Поэтому в середине 2000 гг. Россия и Азербайджан являлись конкурентами в перевозке грузов из Китая в Европу, между этими странами шла скрытая борьба за долю в предполагаемом проекте ОПОП. Особенно это проявилось тогда, когда правительство Азербайджана для роста конкурентоспособности выступило с инициативой построить железную дорогу Баку-Тбилиси-Карс (БТК), которая была поддержана Грузией и Турцией. По сравнению с морскими перевозками БТК более чем вдвое сократила бы срок доставки грузов из Китая в Европу. Усугубляло ситуацию и то, что Китай в поисках «обходных путей» выстраивал маршруты в обход России, делая ставку в том числе на стабильный Азербайджан. Ввиду субъективных причин строительство дороги заняло целое десятилетие. БТК в 2017 г. была сдана в эксплуатацию и стала одной из ветвей проекта ОПОП⁴.

Но до сдачи в эксплуатацию проект часто подвергался критике со стороны российских и иранских экспертов: а) они считали, что альтернативный путь через Казахстан, Азербайджан и Грузию имеет «дефект» морской переправы через Каспий и Черное море; б) они считали этот путь не эффективным, так как и Иран, и Россия на обратном пути отправляли в Китай поездами сырье⁵. В то же время они признавали, что России нечего предложить кроме Транссиба, средняя скорость по которому очень низкая. Кроме того, железные дороги России и Китая имеют разную ширину колеи.

Азербайджан, используя преимущества своей транспортно-коммуникационной инфраструктуры, был готов к сотрудничеству с Россией в проекте «Север-Юг» используя также Транскаспийский Международный Маршрут

¹ Галиев А., Галиева С. Сотрудничество тюркоязычных постсоветских государств и КНР в социально-гуманитарной сфере (в рамках инициативы «Один пояс и один путь») // *Философия взаимодействия культур и «новый шелковый путь»*. – Баку: Наука и просвещение, 2020. – С. 271.

² Əliyev H. Müstəqilliyimizəbədidir: çıxışlar, nitqlər, bəyanatlar, müsahibələr, məktublar, məruzələr, müraciətlər, fərmanlar // *Birinci kitab: iyun, 1993 – may, 1994 / bur. məsul R. Mehdiyev*. – Bakı: Azər nəşr, 1997. – S.290. URL: <https://files.preslib.az/projects/toplu/books/17.pdf>

³ См.: Китайско-азербайджанские отношения в 90-е годы XX века на фоне восстановления Шелкового Пути // *Tarix və onun problemləri. Nəzəri, elmi, metodik jurnal*. – Баку, 2019. – № 4. – С. 67–73.

⁴ Агаев И. От взаимного недоверия к сотрудничеству: российско-азербайджанские отношения на фоне китайской инициативы «Один пояс, один путь» // *Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество*. Ежегодник. Вып. 2. Ч. 2 / РАН ИНИОН. Отд. науч. сотрудничества; отв. ред. В.И.Герасимов. – М., 2019. – С. 275. – <https://cyberleninka.ru/article/n/ot-vzaimnogo-nedoveriya-k-sotrudnichestvu-rossiysko-azerbaydzhanskie-otnosheniya-na-fone-kitayskoy-initsiativy-odin-poyas-odin-put/viewer>

⁵ Алексеева Н., Хлусова К. Маршрут построен: почему Шёлковый путь из Китая в Европу трудно проложить без России. 2017. – 9 февраля. – <https://russian.rt.com/world/article/357606-shyolkovyi-put-kitai-evropa-rossiya>

(ТКММ), хотя это сулило ему давление со стороны США, которые могли искусственно раздувать Карабахский кризис. ТКММ также является и основным сегментом коридора Восток-Запад, и поэтому Китай в рамках ЭПШП поощряет и способствует расширению этого сегмента.

Практические шаги двустороннего сотрудничества в контексте инициативы ОПОП

В декабре 2015 г. президент АР И. Алиев по приглашению Си Цзиньпин посетил Пекин и по итогам визита был подписан Меморандум о взаимопонимании по ЭПШП. Си Цзиньпин выразил поддержку деятельности Азербайджана в реализации проекта ЭПШП. И. Алиев в своем выступлении высоко оценил инициативу создания ЭПШП. Оба лидера в своих речах уделили особое внимание участию Азербайджана в Азиатском банке инфраструктурных инвестиций (АБИИ). Отмечая перспективы сотрудничества и в финансовой сфере, Си Цзиньпин подчеркнул значение сотрудничества с АБИИ, а также возможность расширения связей в транспортной и промышленной сферах с учетом географического расположения Азербайджана в центре Евразии, которое создает хорошие возможности в системе международных сообщений, вследствие чего наша страна может сыграть важную транзитную роль между Китаем и Европой¹.

Вступление Азербайджана в АБИИ, доказывало намерение играть активную роль в реализации ЭПШП и участвовать в финансировании проектов как самодостаточная страна. Хотя Россия вошла в пятерку соучредителей АБИИ, некоторые российские эксперты отмечают, что Китай этим шагом хотел снизить остроту дефицита объектов инфраструктуры в Азии и оставить за собой возможность самостоятельно принимать стратегические решения². По мнению азербайджанских исследователей, Китай стремится не вмешиваться во внутренние дела каждого из государств-учредителей банка, в отличие от Бреттон-Вудской системы, ставящей политику выше экономики³.

В июне 2016 г. в Баку вице-премьер КНР Чжан Гаоли на встрече с И. Алиевым отметил, что обе страны должны прилагать совместные усилия для реализации подписанного в декабре 2015 г. межправительственного протокола о взаимопонимании двух стран по продвижению создания «пояса», активизируя взаимовыгодное сотрудничество в таких областях, как транспорт, логистика⁴.

В 2017 г. Китай провел Первый форум ОПОП. Си Цзиньпин во вступительной речи подчеркнул: «В политической сфере уже удалось осуществить согласование с такими странами, как Россия, Казахстан, а также... с Турцией (сопряжение с проектом «Центральный коридор»)»⁵. Это еще раз доказывает, что Турция и «Центральный коридор», в котором Азербайджан является перевалочным пунктом, занимали особое место в планах Пекина.

В ответ Президент Турции Р.Т. Эрдоган заявил на открытии форума ОПОП в Пекине, что в течение нескольких месяцев будет сдана в эксплуатацию железная дорога БТК, являющаяся важной составляющей центрального коридора Шелкового пути⁶.

Действительно, летом 2017 г. БТК была сдана в эксплуатацию. Несмотря на трудности, благодаря дальновидному подходу Российской стороны, 30 октября 2017 г. маршрут все же был открыт главами государств-участников. 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»⁷.

В ходе форума 13 мая 2017 года между SOCAR и Китайской национальной нефтегазовой корпорацией (CNPC) был подписан договор об обслуживании с целью разработки проекта газоперерабатывающего завода в Гарадагском районе и второго рабочего проекта нефтехимического комплекса в рамках проекта «SOCAR GPC»⁸. В 2018 году был подписан учредительный контракт о создании совместного предприятия «BGP Inc.», являющейся дочерним предприятием CNPC⁹.

Азербайджан после открытия БТК начал играть значимую роль в перевозке китайских грузов. Этому способствовало то, что объем китайских товаров, экспортируемых в Европу, с каждым годом увеличивался. Торговля Китая с Евросоюзом значительно расширялась: 126 млрд. долл. в 2002 г., 521 млрд. долл. в 2015 г. При этом 2/3 товарооборота приходится на китайский экспорт в ЕС. Таким образом, Китай с 2005 г. становится крупнейшим экспортером товаров

¹ İlham Əliyevin və Çin Xalq Respublikasının Sədri Si Cinqinin görüşü olub. 10 dekabr 2015-ci il. – <https://president.az/articles/17134>

² Фролова И.Ю. Китайский проект «Экономический пояс Шёлкового пути»: развитие, проблемы, перспективы // Проблемы национальной стратегии. 2016. – № 5 (38). – С. 54.

³ Мехтиева Л. Виртуальная лаборатория: взаимодействие культур на новом шелковом пути // Философия взаимодействия культур и «новый шелковый путь». – Баку: Наука и просвещение, 2020. – С. 245.

⁴ Китай и Закавказье связаны новым «Шелковым путем» // Синьхуа новости. 2016. – 6 августа. – http://russian.news.cn/2016-06/08/c_135422210.htm

⁵ «Один пояс, один путь». Основные тезисы речи Си Цзиньпина // Россия сегодня. 2017. – 17 мая. – <https://inosmi.ru/politic/20170517/239368854.html>

⁶ «Один пояс – один путь»: Китай выходит на Европу через Азербайджан. 2019. – 9 ноября. – <https://news.day.az/politics/1174071.html>

⁷ 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

⁸ Çində «SOCAR GPC» layihəsi üzrə xidmət müqaviləsi imzalandı. – <http://socargpc.az/az/news/8.html>

⁹ SOCAR və Çinin BGP şirkəti seysmik kəşfiyyat işləri üzrə birgə müəssisə təsis etdilər. 2 oktyabr 2018. – <https://socar.az/socar/az/news-and-media/news-archives/news-archives/2018/10>

в ЕС¹. Кроме того, в последние годы на фоне торговых войн с США Китай стал первым среди торговых партнеров Европы.

ЭПШП придал больше жизненной силы ТКММ, где ключевую роль играют Россия и Азербайджан. Китайская сторона часто предоставляет возможность Азербайджанской стороне проводить форумы в разных городах Китая для агитации транзита грузов через ТКММ. Президент Азербайджана И. Алиев заявил, что в ближайшем будущем пропускная способность хаба Аляты, в котором планируется создание Международной свободной экономической зоны, будет доведена до 25 млн. тонн в год².

В Пекине 25–27 апреля 2019 г. состоялся второй форум по ОПОП с участием лидеров 37 стран.

Накануне форума в интервью китайскому агентству Синьхуа И. Алиев высказал убежденность в том, что в основе транспортных проектов, соединяющих различные страны, лежит геополитика: «Без соседей мы не можем стать транзитной страной. То есть, это – цепь государств, и мы расположены на пути, который тянется с Востока на Запад. Тем самым мы соединяем континенты и страны, и строим еще более прогнозируемое будущее»³.

Одним из важных направлений сотрудничества между Китаем и Азербайджаном является транспортная сфера. Объемы пока небольшие, но динамика впечатляющая. Если в 2017 г. по БТК было перевезено 2,5 тыс. тонн грузов, то в 2020 году – 252 тыс. тонн⁴. **НО ГЛАВНОЕ ЗАКЛЮЧАЕТСЯ В ТОМ, ЧТО НАЧИНАЯ С ДЕКАБРЯ 2020 Г. БТК впервые была запущена в двустороннем режиме, а это очень важно в будущем не только для развития транзитных функций Азербайджана, но и для облегчения экспорта товаров на китайский рынок⁵. БТК, как основной сегмент Южного коридора, также играет важную роль в перевозках китайских товаров в Европу⁶.**

Наряду с экономической значимостью роли Азербайджана в проекте ОПОП, Азербайджан как уже достаточно развитая страна вносит в него свой вклад благодаря различным инициативам. «Азербайджан доказывает, что операционально замкнутая, открытая к внешней среде страна и самодостаточная государство. Географически находясь на Южном Кавказе, он выполняет и функцию пограничной зоны, где создаются новые смыслы. В контексте проекта ОПОП – это новые геополитические, социокультурные и экономические ценности»⁷.

По мнению посла КНР в Баку Го Минь, «китайско-азербайджанские отношения дружбы и сотрудничества сейчас стремительно развиваются в здоровом и стабильном русле, имеют широкие перспективы двустороннего сотрудничества в совместном развитии инициативы ОПОП»⁸.

Заключение

Новый Шелковый Путь – это большой проект который призван соединить Китай с Европой. Между этими двумя полюсами Большой Евразии находятся много звеньев – больших и маленьких, и Азербайджан одно из них. Азербайджан, не отличавшийся гигантскими размерами, вовремя определил для себя приоритеты в геополитике и благодаря прагматичной политике стал основным звеном в ЭПШП.

А. Аббасов определил основные выгоды и риски для Азербайджана, связанные с участием в проектах Шелкового Пути. Риски для Азербайджана:

– отказ ведущих стран от совмещения маршрутов «север-юг» и «запад-восток»;

– использование обходных поясов Шелкового Пути для снижения транзитной роли Азербайджана с целью оказания политического давления на Баку.

Выгоды для Азербайджана:

– возможность интеграции в евразийские транспортные коридоры и закрепление положения важного узла в сфере транзитных перевозок;

– усиление и расширение сотрудничества со странами Шелкового Пути;

– повышение инвестиционной привлекательности территорий Азербайджана, через которые будет проходить Шелковый Путь;

– уменьшение напряженности в регионе, возможность возникновения новых экономических и политических технологий для решения Карабахского конфликта⁹.

¹ 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/>

² Ильхам Алиев принял участие в обсуждениях в видеоформате на тему «Южный Кавказ: Региональное развитие и перспективы сотрудничества». 20 мая 2021 года. – <https://president.az/articles/51583>

³ Таривердиева Л. «Один пояс – один путь»: Китай выходит на Европу через Азербайджан. 2019. – 9 ноября. – <https://news.day.az/politics/1174071.html>

⁴ Железная дорога Баку-Тбилиси-Карс будет введена в эксплуатацию в конце 2022 года. 19/03/2021. – <http://kavkasia.net/Azerbaijan/2021/1616203508.php>

⁵ Баку-Тбилиси-Карс впервые была запущена в двустороннем режиме. 2020. – 9 декабря. – <https://portnews.ru/digest/22207/>

⁶ Торговый оборот между Азербайджаном и Китаем составил более двух миллиардов долларов. 2020. – 21 января. – <https://www.salamnews.org/ru/news/read/372171>

⁷ Гурбанов Ф. Субстантивный и коммуникативный аспекты участия Азербайджана в проекте «Один пояс один путь»: философский анализ // Философия взаимодействия культур и «новый шелковый путь». – Баку: Наука и просвещение, 2020. – С. 298.

⁸ Посол: Китай и Азербайджан имеют собственное преимущество в реализации инициативы «Один пояс, один путь» (Эксклюзив) // Trend news agency. 2019. – 21 октября. – <https://www.trend.az/azerbaijan/politics/3135465.html>

⁹ Аббасов А. Преференции, вызовы, риски и угрозы проекта возрождения Шелкового Пути // Философия взаимодействия культур и «новый шелковый путь». – Баку: Наука и просвещение, 2020. – С. 105.

После Второй Карабахской войны геополитическая ситуация в корне изменилась, в результате чего часть вышеуказанных выгод уже воплощена в жизнь. Азербайджан в течение 30 лет приложил много усилий для того, чтобы мирными средствами решить Карабахскую проблему, добиться разрядки напряжённости. В 2020 г. в ходе «44-дневной войны» с использованием «умной силы» были освобождены оккупированные Арменией международно-признанные территории Азербайджана. Этому способствовала и благоприятно сложившаяся международная обстановка. В последние годы изменялась геополитика в более широком контексте, в том числе и в Евразии, и на Южном Кавказе. Между постсоветским поясом, Ираном и Турцией, Ближним Востоком и Западом изменились характер и динамика взаимоотношений. Когда американская политика по сдерживанию России и КНР на Южном Кавказе угрожала не только их интересам, но и интересам всех государств, которые были заинтересованы в разблокировании коммуникаций, Азербайджан, четко оценив ситуацию, решил дать отпор армянскому наступлению и в результате широкомасштабного контрнаступления восстановил территориальную целостность. Активный нейтралитет России дал возможность Азербайджану решить Карабахскую проблему до президентских выборов в США. Разблокирование транспортных коридоров согласно трёхстороннему соглашению, подписанному между Азербайджаном, Россией и Арменией даст возможность Азербайджану установить прямое сообщение с Нахичеванью, а России с Турцией и странами Ближнего Востока.

Разблокирование транспортных коридоров послужит интересам не только Азербайджана, но и России, Китая и всех государств, расположенных вдоль ЭПШП.