

МНОЖЕСТВЕННОСТЬ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ В КАСПИЙСКОМ РЕГИОНЕ И ИХ ГЕОПОЛИТИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ**Гидаятова С.А.**

Бакинский Государственный Университет

На сегодняшний день в Каспийском регионе вследствие его выгодного географического расположения на стыке континентов и цивилизаций, перекрёстке ключевых трансазиатских торговых магистралей сформировался мощный транзитный центр, характерной особенностью которого является сосуществование на относительно ограниченном пространстве большого количества самых разнообразных транспортных проектов. Эти международные проекты одновременно конкурируют и дополняют друг друга, отражая пёструю палитру геополитических и геоэкономических интересов внутренних и внешних акторов, соперничающих за влияние в регионе. В данной статье исследуются основные международные транспортные инициативы, реализуемые в регионе Прикаспия, а также возможности их сопряжения и софунционирования в контексте геополитических интересов государств, лоббирующих проекты и участвующих в них.

Ключевые слова: геополитика Каспийского региона, Китай, Россия, ЕС, Азербайджан, Турция, Один пояс один путь (ОПОП), Экономический пояс Шелкового Пути (ЭПШП), Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), ТРАСЕКА, МТК «Север-Юг».

Еще с незапамятных времён торговля выступала одним из ключевых способов взаимодействия и коммуникации народов. Доставляя пользующиеся спросом товары на иноземные рынки сбыта, торговцы передвигались по проверенным негоциантским путям и параллельно прокладывали новые связующие маршруты между странами и континентами. Подобно кровеносным сосудам в организме, они предназначались для снабжения партнёров необходимыми товарами и новыми технологиями, передачи новостей и секретных сообщений, одновременно являясь архаичной формой «окна в большой мир», через которое происходило проникновение иностранной науки, культуры, философии и религии в самобытные регионы [1, с. 6].

Географически ключевые торговые коридоры прошлого пролегли в основном вдоль двух осевых векторов: Восток-Запад (Великий Шёлковый путь, Лазуритовый путь) и Север-Юг (путь «Из варяг в греки», Волжский торговый путь). Регион Каспийского моря, из-за своего выгодного расположения на пограничье крупных держав, пересекался многими из этих маршрутов и постепенно становился узловым транзитным перекрёстком, благодаря чему приобретал важное геополитическое и геоэкономическое значение. Углублению и интенсификации взаимосвязей между прикаспийскими странами исторически способствовали взаимодействие в области торговли и перевозки товаров.

С течением времени в Каспийском регионе изменялись политические конфигурации и экономические реалии, что в той или иной степени влияло на его геополитическое и геоэкономическое значение на обширном евразийском геопространстве. После распада Советского Союза в истории региона началась новая веха, характеризующаяся активизацией добычи энергоресурсов, в том числе с участием иностранных корпораций, возрождением его транзитно-транспортного значения и, как следствие, усилением геополитической роли Прикаспия в целом.

На сегодняшний день в Каспийском регионе вследствие его выгодного географического расположения на стыке континентов и цивилизаций, перекрёстке ключевых трансазиатских торговых магистралей сформировался мощный транзитный хаб. Его характерной особенностью является сосуществование на весьма ограниченном пространстве большого количества самых разнообразных транспортных проектов, которые одновременно конкурируют и дополняют друг друга, отражая пёструю палитру геополитических и геоэкономических интересов внутренних и внешних акторов, соперничающих за влияние в регионе [2].

Плюрализм сил, получивших возможность оказывать влияние на региональные процессы и участвовать в них, обусловлен политикой новообразованных после дезинтеграции СССР южнокавказских и центральноазиатских республик. Важнейшим условием для проведения активной независимой каспийской политики молодых государств являлись: стабилизация национальных экономик и укрепление государственных институтов [3, с. 124-127]. На начальном этапе ставка была сделана на освоение богатых углеводородных ресурсов с привлечением иностранного капитала. Были заключены международные контракты, и к энергетическим проектам были привлечены влиятельные внерегиональные игроки. С течением времени руководство каспийских государств пришло к выводу, что зарабатывать можно не только на продаже энергоресурсов, но и на их доставке на внешние рынки, и, в целом, на развитии значимого транзитного потенциала своих стран. Самостоятельно, без сторонней поддержки, организовать бесперебойно действующий и эффективно функционирующий международный транспортный коридор молодым неокрепшим постсоветским республикам было нереалистично. Требовались солидные финансовые вложения, серьёзное обновление транзитной инфраструктуры, согласование законодательств и тарифной политики [4], а также существенная международная поддержка. Как следствие, были запрошены помощь и участие заинтересованных в реализации в Каспийском регионе транспортных проектов влиятельных региональных и внерегиональных сил.

На настоящий момент ключевыми среди международных транспортных коридоров (МТК), пролегающих через территорию Прикаспия являются: продвигаемый Евросоюзом и поддерживаемый США проект *ТРАСЕКА* (англ. TRASECA); являющийся фактически составной частью ТРАСЕКА, но самостоятельно развивающийся благодаря воле и настойчивости Азербайджана и Казахстана проект *Транскаспиского Международного Транспортного Маршрута «ТМТМ»*; лоббируемый Россией, Ираном и Индией МТК *«Север-Юг»*; масштабная трансконтинентальная китайская инициатива *«Один пояс – один путь»* (ОПОП). Важно отметить, что создаваемые в контексте международных транспортных коридоров масштабные проекты инфраструктуры рассчитаны на функционирование в течение многих десятилетий, а их деятельность означает долговременное закрепление определенных международных взаимозависимостей, что имеет как экономическое, так и геополитическое измерение. Кроме того, новые транспортные коммуникации во многом определяют характер будущего развития государств региона.

Международный транспортный коридор в направлении «Восток - Запад» реализуется в соответствии с идеей по восстановлению «Великого Шелкового Пути» – исторической трансазиатской торгово-транзитной артерией, связывавшей Восточную Азию с Европой.

Развитие Трансазиатского коридора первоначально во многом определялось проектом *ТРАСЕКА/TRASECA* (Transport Corridor Europe - Caucasus - Asia) – транспортным коридором «Европа - Кавказ - Азия». В связи с возникшим после развала СССР в регионе Прикаспия вакуумом силы и формированием здесь кардинально новой геополитической ситуации у США и стран Европы появилась уникальная возможность проникнуть и закрепиться на этом исключительно богатом энергоресурсами и стратегически расположенном геопространстве. Преследовали они при этом как экономические, так и стратегические геополитические цели. На Западе Каспийский регион рассматривали как новый источник для импорта нефтегазовых ресурсов, столь необходимый европейским странам для снижения энергетической зависи-

мости от традиционных поставщиков в лице России и ОПЕК. Кроме того, стремясь ослабить влияние Москвы в бывших советских республиках, обеспечить их выход из-под российской сферы контроля, западные страны готовы были оказать всяческое содействие центрально-азиатским и южнокавказским республикам в создании независимых транспортных систем, идущих в обход России. Альтернативные транзитные маршруты позиционировались как истинные атрибуты национального суверенитета молодых государств. Еще одним приоритетом политики ЕС и Соединенных Штатов в ранний постсоветский период было поставить под свой контроль транзитные потоки на евразийском пространстве путем реализации международного транспортного коридора, идущего в обход территорий России и Ирана.

Начало проекту транспортного коридора «Европа - Кавказ - Азия» было положено в 1993 г. подписанием восемью странами Южного Кавказа и Центральной Азии Брюссельской декларации, в которой Европейский Союз брал на себя обещание оказывать политическую и экономическую помощь новым независимым государствам для выхода на мировой и европейский рынок альтернативным транспортным маршрутом, а также гарантировал свое организационно-техническое содействие в его развитии [5]. Впоследствии к программе сотрудничества присоединились Молдова, Украина, Монголия, Турция, Румыния, Болгария и Иран.

Первоначально помощь предполагалось предоставлять одновременно нескольким несвязанным между собой транзитным проектам, которые тем не менее вписывались в общую концепцию создания альтернативных маршрутов на пространстве Кавказ - Центральная Азия, однако впоследствии Евросоюз определил рамки конкретного коридора, на котором были сосредоточены главные усилия участников программы [6].

В рамках ТРАСЕКА была существенно модернизирована инфраструктура стран-участниц, достигнуты определенные успехи в гармонизации таможенных тарифов в составе единого МТК, приведены в соответствие с мировыми стандартами местные расценки на транзит и сервис [7, с. 154-174]. Однако в итоге программа не показала той отдачи, к которой изначально стремились её инициаторы и создававшийся в рамках ТРАСЕКА транспортный коридор не стал достаточно привлекательным при перевозке грузов между Европой и Азией. Нужно отметить при этом, что реализация некоторых запущенных ранее под эгидой программы проектов продолжилась.

Дальнейшее развитие Трансазиатского коридора в значительной степени стало определяться интересами Китая к сухопутным евразийским маршрутам в рамках его амбициозной стратегии «Один пояс – один путь» (ОПОП) [8]. Китай, будучи одной из ключевых движущих сил промышленно-технологического прогресса последних десятилетий и развивающейся высокими темпами «глобальной фабрикой», жизненно заинтересован в создании бесперебойно функционирующих и развитых транспортных каналов для доставки своей продукции на европейские рынки.

С этой целью в КНР была разработана глобальная инициатива экономического взаимодействия «Один пояс - один путь», предусматривающая создание транзитных коридоров и основанная на доктрине «новых взаимоотношений между странами», которая в трактовке китайского руководства предполагает «отсутствие конфликтов и противостояния, взаимное уважение, сотрудничество и обоюдный выигрыш» [9, с. 12-13].

В сентябре 2013 г. в рамках государственного визита в Казахстан Председатель КНР Си Цзиньпин во время одного из своих выступлений в Астане впервые обратился к странам Евразии с предложением совместно развивать проект «Экономического пояса Шёлкового пути» (ЭПШП) - сухопутную составляющую ОПОП. Китайским руководителем была представлена глобальная концепция сопряжения евразийского пространства с целью укрепления взаимосвязей между входящими в него странами в рамках нового формата сотрудничества, предполагающего преобразование достижений политического взаимодействия в экономическое измерение. В октябре того же года ЭПШП был дополнен проектом «Морской Шёлковый путь XXI века» (МШП). Таким образом, эти два проекта

составили сухопутную и морскую компоненты китайской программы ОПОП, которая заложила основное направление развития внешней политики и экономики КНР на ближайшую перспективу. По предварительным расчётам «Один пояс – один путь» объединит более 50 государств с населением свыше 3 млрд человек.

После провозглашения концепции ЭПШП некоторые уже существующие транзитные проекты начали рассматриваться в качестве структурных элементов будущих транспортных коридоров. В настоящее время в рамках проекта «Экономического пояса Шёлкового пути» предусматривается развитие трех главных сухопутных маршрутов: 1) северного: через Казахстан, Россию, Беларусь до побережья Балтийского моря; 2) центрального: через Казахстан, Каспийское море, Азербайджан, Грузию/Турцию до портов Чёрного и Средиземного морей; 3) южного: через Казахстан, Туркменистан, Иран, Турцию до черноморского побережья [10].

Одна из главных заявленных целей, к которым стремится КНР, вкладывая огромные средства в ЭПШП – это уменьшение времени доставки китайских грузов в Европу. Через поддержку инфраструктурных проектов Китай стремится не только диверсифицировать и рационализировать экспортные маршруты, но и обеспечить благодатную почву для развития китайского бизнеса на рынках государств-партнеров, таким образом укрепляя собственную экономическую безопасность и выстраивая прочный фундамент своего доминирования на евразийском экономическом пространстве.

Важную роль в контексте реализации «Экономического пояса Шёлкового пути» Пекин отдаёт развитию центрального транзитного коридора, проходящего от китайской границы через Казахстан, Каспийское море, Азербайджан, Грузию, Турцию до побережья Чёрного и Средиземного морей.

Турция, географически расположенная на стыке Европы и Азии с выходом к четырем морям, объективно не могла быть обойдена вниманием Китая как потенциально значимое звено ОПОП. Тем не менее Анкара не сразу изъявила готовность сотрудничать с Поднебесной в новом формате, так как с 2008 года продвигала собственную концепцию интеграции евразийского пространства. Турецкая инициатива «Центральный коридор» (Middle Corridor, MC), как и китайская «Один пояс - один путь», основана на идее возрождения древнего Шелкового пути и создания пояса экономического процветания в Евразии. Проект предусматривает развитие межрегиональной транспортной инфраструктуры, которая соединит Турцию, Грузию, Азербайджан, Туркменистан и Казахстан железными дорогами и паромной переправой на Каспийском море. Желаемой целью является превращение Турции в транспортно-логистический хаб на перекрестке Европы и Азии [11, 12].

Вопрос сопряжения китайской и турецкой инициатив стал предметом сложного переговорного процесса между Пекином и Анкарой и потребовал определенного переосмысления Турцией всех плюсов и минусов данного проекта. Главным стимулом к пересмотру Анкарой своей сдержанной позиции в отношении ОПОП стало осознание того, что географические преимущества не являются достаточным условием для успешного выдвижения страны на роль транспортно-логистического узла Евразии и что конкурирующие инициативы могут эффективно дополнять друг друга. Важным фактором разворота Турции на сближение с Китаем также стал рост напряженности в ее отношениях с США и Россией в 2015 году [13]. Процесс сопряжения турецкой и китайской инициатив был официально запущен 14 ноября 2015 года на саммите «Группы 20» (G20) в Анталье, где главы КНР и Турции подписали Меморандум о взаимопонимании и координации действий в рамках ОПОП и соглашения о сотрудничестве в железнодорожной сфере [14].

Центральный транзитный коридор ЭПШП пролегает, как отмечалось выше, через территорию Казахстана, Азербайджана и Грузии и акваторию Каспийского моря на участке между Казахстаном и Азербайджаном. Здесь китайский проект накладывается на **Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ)**, пересекающий

Центральную Азию, Прикаспий и Южный Кавказ с выходом через Турцию и Украину на европейское пространство. Символической датой его оформления можно считать октябрь 2013 г., когда был создан Координационный комитет ТМТМ, в который вошли Азербайджан, Грузия, Казахстан, Румыния и Турция, а с 2016 г. и Украина. Геополитическое и экономическое значение ТМТМ в свете растущего товаропотока между Китаем и Европой и значительно увеличившейся заинтересованности Пекина в диверсификации маршрутов поставок существенно повысилось.

Инициаторами и главными движущими силами ТМТМ являются Азербайджан и Казахстан, которые стремятся всячески развивать свой транзитный потенциал с целью обеспечить экономические интересы и укрепить международное положение в качестве центральных игроков в различных международных региональных и трансрегиональных транспортных проектах.

Азербайджан традиционно является осевым игроком практически всех транзитных проектов, проходящих через Южный Кавказ и Каспийское море. Транспортно-логистическая сфера признана руководством страны потенциальным локомотивом развития ненефтяного сектора экономики. Так, выступая на Мюнхенской конференции по безопасности в 2017 г. глава Азербайджана И. Алиев подчеркнул, что «Транзит гораздо более ценен, чем природные ресурсы, потому что природные ресурсы рано или поздно закончатся». Будучи одним из апологетов реставрации древнего Великого Шелкового Пути, воплотив в жизнь ряд энергетических и транспортных инициатив, Азербайджан стремится еще более усилить свою конкурентоспособность в данной области. Развитие Транскаспийского международного транспортного маршрута служит обозначенной цели и находится в приоритете государственной политики.

В рамках реализации ТМТМ Азербайджаном были введены в эксплуатацию два крупнейших инфраструктурных проекта – железнодородная магистраль Баку-Тбилиси-Карс (БТК) (Азербайджан инициировал строительство еще в 2007 г., самостоятельно отстроил свой участок пути и профинансировал реставрацию грузинской части дороги) в октябре 2017 г. и международный морской торговый порт Алят в мае 2018 г.

Казахстан, в свою очередь, выступает ключевым актором во всех евразийских транзитных проектах. На него в настоящее время замкнуты главные сухопутные потоки грузов из Китая. С целью нарастить транскаспийские транзитные мощности Казахстан модернизирует порты Актау, Курык, увеличивает транспортную флотилию.

Предпринимаемые Баку и Астаной шаги, служат подтверждением приверженности прикаспийских республик их договоренностям с Китаем о взаимопонимании в отношении совместного строительства ОПОП, онт позволят повысить привлекательность Транскаспийского международного транспортного маршрута в глазах Пекина в качестве значимого компонента ЭПШП, и, следовательно, обеспечат лучшую реализацию транспортного потенциала и экономических интересов Азербайджана и Казахстана.

По мнению экспертов, КНР, со своей стороны, опутывая «шёлковыми» транспортными нитями центральноазиатские и кавказские республики обеспечивает преемственность и безопасность собственных геополитических интересов на евразийском пространстве [15, с. 50-53].

Транскаспийский международный транспортный маршрут является сердцевиной и другого **Международного транспортного коридора по направлению Север-Юг**.

Главными инициаторами создания нового маршрута, способного обеспечить надёжную и быструю транзитную связь европейских и азиатских рынков, выступили Россия, Иран и Индия, выдвинув проект МТК «Север-Юг» и заключив в сентябре 2000 г. Межправительственное Соглашение о его реализации. Транспортный коридор общей протяжённостью свыше 7 тысяч км, предназначенный для перевозки грузов из Юго-Восточной Азии через территорию Ирана, Прикаспий, Россию в страны Северо-Западной

Европы, должен был составить конкуренцию морскому пути через Суэц, благодаря существенному сокращению расстояния и с роков доставки при сохранении низкой цены на транспортировку грузов. Неслучайно, что перспективный проект вызвал большой интерес у многих стран, и впоследствии к нему присоединились Азербайджан, Турция, Казахстан, Украина, Беларусь, Болгария, Армения, Кыргызстан, Сирия, Оман и Таджикистан. О своей заинтересованности заявили также Финляндия, Латвия и Эстония.

С геополитической точки зрения эффективная работа данного международного транспортного коридора не только способствует укреплению российских позиций в Каспийском регионе, но и служит реализации долгосрочных экономических и политических интересов всех участвующих в проекте государств, активизации их взаимодействия и сотрудничества и в других областях.

Будучи ключевым звеном МТК «Север-Юг» Азербайджан приступил к модернизации своей транспортной инфраструктуры. В 2005 г. в рамках реализации МТК Россия, Азербайджан и Иран подписали Соглашение о строительстве железной дороги Астара – Решт – Казвин (АРК), призванной соединить железнодорожные магистрали трех государств. В целях ускорения строительства железной дороги на иранской территории, Баку выделил Тегерану кредит в размере 500 млн долл., что доказывает его исключительную заинтересованность в развитии транспортного потенциала страны [16]. После сдачи АРК в эксплуатацию в ближайшее время транспортная артерия между Севером и Югом заработает в полную силу и будет приносить дивиденды всем ее участникам.

Если в течение первой декады после распада Советского Союза и дезинтеграции советской транспортно-коммуникационной системы можно было наблюдать конкуренцию инфраструктурных проектов, осуществляемых, с одной стороны, Россией, а с другой - постсоветскими республиками, поддерживаемыми влиятельными западными державами, которая в перспективе угрожала перерастанием в широкомасштабные «транзитные войны» за доминирование над азиатскими грузопотоками, то в настоящее время страны Каспийского региона смогли распутать основные узлы противоречий и договориться о будущей конфигурации сотрудничества в данной сфере. Ранее, когда политика ЕС была направлена на транзитную изоляцию России и Ирана, сопряжение проектов ТРАСЕКА и «Север-Юг» в единую транспортную систему было невозможно по политическим мотивам. Однако вступление в игру Китая с новой концепцией «Один Пояс – Один Путь», базирующейся на принципах экономической взаимовыгоды, изменило существующие правила и позволило на время забыть о политической компоненте транзитного уравнения [17]. В мае 2015 г. лидерами Китая и России было подписано Соглашение о сопряжении Евразийского экономического союза и китайской инициативы «Экономического пояса Шёлкового пути» – документа, который в полном соответствии с духом ОПОП, обеспечивает гармоничную реализацию транспортно-экономических интересов обоих государств. В ноябре 2017 г. в Тегеране в рамках трёхстороннего саммита Россия-Иран-Азербайджан о перспективах подобной модели интеграционного взаимодействия также говорил И. Г. Алиев. По словам главы Азербайджана, в настоящее время Баку активно работает над созданием схемы сопряжения МТК «Север-Юг» и недавно открывшейся магистрали Баку-Тбилиси-Карс, которые удачно пересекаются на территории республики [18]. Как отмечают эксперты, ввод в эксплуатацию БТК одновременно повышает привлекательность маршрута ТМТМ [19]. «Транспортные проекты...служат мостом между народами и в данном направлении проекты Север-Юг и Восток-Запад, проходя через Азербайджан, расширяют международное сотрудничество и сокращают риски», - еще раз подтвердил он в ходе сочинской встречи с президентом России осенью 2019 г [20]. Несомненно, положительный импульс развитию транспортной кооперации на Каспии даст и подписание Конвенции о правовом статусе Каспийского моря в августе 2018 г., заложив надёжный юридический фундамент для дальнейшего совершенствования взаимодействия в данной сфере.

Литература

1. Зонн И.С., Тянь Юйчжао. Новое прочтение Великого Шёлкового пути // Проблемы постсоветского пространства. 2015. № 3. С. 5-18.
2. Рожков И.С. Транзитно-транспортная синергия в Каспийском регионе в контексте формирования международно-правового статуса Каспийского моря: исторический шанс или вызов современности? URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tranzitno-transportnaya-sinerhiya-v-kaspiyskom-regione-v-kontekste-formirovaniya-mezhdunarodno-pravovogo-statusa-kaspiyskogo-morya>
3. Жильцов С.С. Политика России в Каспийском регионе. М.: Аспект Пресс, 2016. 240 с.
4. Рожков И.С. Транзитно-транспортная синергия в Каспийском регионе в контексте формирования международно-правового статуса Каспийского моря: исторический шанс или вызов современности? URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tranzitno-transportnaya-sinerhiya-v-kaspiyskom-regione-v-kontekste-formirovaniya-mezhdunarodno-pravovogo-statusa-kaspiyskogo-morya>
5. Агаев И.Г. От взаимного недоверия к сотрудничеству: российско-азербайджанские отношения на фоне китайской инициативы «Один пояс, один путь» URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ot-vzaimnogo-nedoveriya-k-sotrudnichestvu-rossiysko-azerbaydzhanskie-otnosheniya-na-fone-kitayskoy-initsiativy-odin-poyas-odin-put>
6. Рожков И.С. Транзитно-транспортная синергия в Каспийском регионе в контексте формирования международно-правового статуса Каспийского моря: исторический шанс или вызов современности? URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tranzitno-transportnaya-sinerhiya-v-kaspiyskom-regione-v-kontekste-formirovaniya-mezhdunarodno-pravovogo-statusa-kaspiyskogo-morya>
7. Жильцов С. С., Зонн И. С., Ушков А. М. Геополитика Каспийского региона. М.: Международные отношения, 2003. 280 с.
8. Пылин А. Международные транспортные коридоры на Южном Кавказе и их транзитный потенциал URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnye-transportnye-koridory-na-yuzhnom-kavkaze-i-ih-tranzitnyy-potentsial>
9. Зонн И.С., Тянь Юйчжао. Новое прочтение Великого Шёлкового пути // Проблемы постсоветского пространства. 2015. № 3. С. 5-18.
10. Пылин А. Международные транспортные коридоры на Южном Кавказе и их транзитный потенциал URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnye-transportnye-koridory-na-yuzhnom-kavkaze-i-ih-tranzitnyy-potentsial>
11. Speech entitled “Vision 2023: Turkey’s foreign policy objectives” delivered by H. E. Ahmet Davutoğlu. London. November 22, 2011 [Electronic resource]. - Access mode: http://www.mfa.gov.tr/speech-entitled-_vision-2023_-turkey_s-foreign-policy-objectives__delivered-by-h_e_-ahmet-davutoglu_-minister-of-foreign-af.en.mfa.
12. Turkey’s multilateral transportation policy, 2019 [Electronic resource]. - Access mode: http://www.mfa.gov.tr/turkey_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa
13. Валиахметова Г.Н., Герман М.А. Особенности интеграции Турции в китайскую инициативу «Один пояс - один путь» // Научный диалог. - 2020. - № 2. - С. 322-332.
14. Turkey’s multilateral transportation policy, 2019 [Electronic resource]. - Access mode: http://www.mfa.gov.tr/turkey_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa
15. Фролова И.Ю. Китайский проект «Экономический пояс Шёлкового пути»: развитие, проблемы, перспективы. // Проблемы национальной стратегии. 2016. № 5 (38). С. 47-67.
16. Пылин А. Международные транспортные коридоры на Южном Кавказе и их транзитный потенциал URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnye-transportnye-koridory-na-yuzhnom-kavkaze-i-ih-tranzitnyy-potentsial>
17. Рожков И.С. Транзитно-транспортная синергия в Каспийском регионе в контексте формирования международно-правового статуса Каспийского моря: исторический шанс или вызов современности? URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tranzitno-transportnaya-sinerhiya-v-kaspiyskom-regione-v-kontekste-formirovaniya-mezhdunarodno-pravovogo-statusa-kaspiyskogo-morya>
18. «Ильхам Алиев предложил Путину и Роухани новую модель» [Электронный ресурс] // Haqqin.az. 03.11.2017. URL: <https://haqqin.az/news/115021> (дата обращения: 27.08.2021)
19. Сухой В. Все дороги ведут в Баку - Азербайджан становится хабом транспортной системы Евразии. [Электронный ресурс] // Москва-Баку.Ru. 03.11.2017. URL:

http://moscowbaku.ru/news/economy/professor_mgimo_vladimir_sukhoy_vse_dorogi_vedut_v_baku_a_zerbaydzhan_stanovitsya_khabom_transportnoy/ / (дата обращения: 28.08.2021)

20. «На полях заседания клуба «Валдай» в Сочи Путин и Алиев провели отдельную встречу» [Электронный ресурс] // Независимая газета. – 03.10.2019. URL: http://www.ng.ru/cis/2019-10-03/5_7693_news1.html / (дата обращения: 20.08.2021)

References

1. Zonn I.S., Tyan' Yujchzhao. Novoe prochtenie Velikogo Shyolkovogo puti // Problemy postsovetского prostranstva. 2015. № 3. S. 5-18.
2. Rozhkov I.S. Tranzitno-transportnaya sinerгиya v Kaspijskom regione v kontekste formirovaniya mezhdunarodno-pravovogo statusa Kaspijskogo morya: istoricheskij shans ili vyzov sovremennosti? URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tranzitno-transportnaya-sinerгиya-v-kaspiyskom-regione-v-kontekste-formirovaniya-mezhdunarodno-pravovogo-statusa-kaspiyskogo-morya>
3. Zhiltcov S.S. Politika Rossii v Kaspijskom regione. M.: Aspekt Press, 2016. 240 s.
4. Rozhkov I.S. Tranzitno-transportnaya sinerгиya v Kaspijskom regione v kontekste formirovaniya mezhdunarodno-pravovogo statusa Kaspijskogo morya: istoricheskij shans ili vyzov sovremennosti? URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tranzitno-transportnaya-sinerгиya-v-kaspiyskom-regione-v-kontekste-formirovaniya-mezhdunarodno-pravovogo-statusa-kaspiyskogo-morya>
5. Agaev I.G. Ot vzaimnogo nedoveriya k sotrudnichestvu: rossijsko-azerbajdzhanskіe otnosheniya na fone kitajskoj iniciativы «Odin poyas, odin put'» URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ot-vzaimnogo-nedoveriya-k-sotrudnichestvu-rossijsko-azerbajdzhanskіe-otnosheniya-na-fone-kitajskoy-initsiativy-odin-poyas-odin-put>
6. Rozhkov I.S. Tranzitno-transportnaya sinerгиya v Kaspijskom regione v kontekste formirovaniya mezhdunarodno-pravovogo statusa Kaspijskogo morya: istoricheskij shans ili vyzov sovremennosti? URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tranzitno-transportnaya-sinerгиya-v-kaspiyskom-regione-v-kontekste-formirovaniya-mezhdunarodno-pravovogo-statusa-kaspiyskogo-morya>
7. Zhiltcov S. S., Zonn I. S., Ushkov A. M. Geopolitika Kaspijskogo regiona. M.: Mezhdunarodnye otnosheniya, 2003. 280 s.
8. Pylin A. Mezhdunarodnye transportnye koridory na Yuzhnom Kavkaze i ih tranzitnyj potencial URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnye-transportnye-koridory-na-yuzhnom-kavkaze-i-ih-tranzitnyy-potentsial>
9. Zonn I.S., Tyan' Yujchzhao. Novoe prochtenie Velikogo Shyolkovogo puti // Problemy postsovetского prostranstva. 2015. № 3. S. 5-18.
10. Pylin A. Mezhdunarodnye transportnye koridory na Yuzhnom Kavkaze i ih tranzitnyj potencial URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnye-transportnye-koridory-na-yuzhnom-kavkaze-i-ih-tranzitnyy-potentsial>
11. Speech entitled “Vision 2023: Turkey’s foreign policy objectives” delivered by H. E. Ahmet Davutoğlu. London. November 22, 2011 [Electronic resource]. - Access mode: <http://www.mfa.gov.tr/speech-entitled-vision-2023-turkey-s-foreign-policy-objectives-delivered-by-h-e-ahmet-davutoglu-minister-of-foreign-af.en.mfa>;
12. Turkey’s multilateral transportation policy, 2019 [Electronic resource]. - Access mode: http://www.mfa.gov.tr/turkey_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa
13. Valiahmetova G. N., German M. A. Osobennosti integracii Turcii v kitajskuyu iniciativu «Odin poyas - odin put'» // Nauchnyj dialog. - 2020. - № 2. - S. 322-332.
14. Turkey’s multilateral transportation policy, 2019 [Electronic resource]. - Access mode: http://www.mfa.gov.tr/turkey_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa
15. Frolova I. YU. Kitajskij proekt «Ekonomicheskij poyas Shyolkovogo puti»: razvitie, problemy, perspektivy. // Problemy nacional'noj strategii. 2016. № 5 (38). S. 47-67.
16. Pylin A. Mezhdunarodnye transportnye koridory na Yuzhnom Kavkaze i ih tranzitnyj potencial URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnye-transportnye-koridory-na-yuzhnom-kavkaze-i-ih-tranzitnyy-potentsial>
17. Rozhkov I.S. Tranzitno-transportnaya sinerгиya v Kaspijskom regione v kontekste formirovaniya mezhdunarodno-pravovogo statusa Kaspijskogo morya: istoricheskij shans ili vyzov sovremennosti?

URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tranzitno-transportnaya-sinerhiya-v-kaspiyskom-regione-v-kontekste-formirovaniya-mezhdunarodno-pravovogo-statusa-kaspiyskogo-morya>

18. «Ilham Aliev predlozhit Putinu i Rouhani novuyu model» [Elektronnyj resurs] // Haqqin.az. 03.11.2017. URL: <https://haqqin.az/news/115021> (data obrashcheniya: 27.08.2021)
19. Suhoj V. Vse dorogi vedut v Baku - Azerbajdzhan stanovitsya habom transportnoj sistemy Evrazii. [Elektronnyj resurs] // Moskva-Baku.Ru.03.11.2017. URL: http://moscowbaku.ru/news/economy/professor_mgimo_vladimir_sukhoy_vse_dorogi_vedut_v_baku_az_erbajdzhan_stanovitsya_khabom_transportnoy/ (data obrashcheniya: 28.08.2021)
20. «Na polyah zasedaniya kluba «Valdaj» v Sochi Putin i Aliev proveli otdel'nuyu vstrechu» [Elektronnyj resurs] // Nezavisimaya gazeta. – 03.10.2019. URL: http://www.ng.ru/cis/2019-10-03/5_7693_news1.html / (data obrashcheniya: 20.08.2021)

XƏZƏR REGIONUNDAKI BEYNƏLXALQ NƏQLİYYAT LAYİHƏLƏRİNİN ÇOXLUĞU VƏ GEOSİYASİ ƏHƏMİYYƏTİ

Hidayətova S.Ə.

Bakı Dövlət Universiteti

Hal-hazırda qitələrin qovşağında, əsas trans-Asiya ticarət yollarının kəsişməsində yerləşən Xəzər regionunda güclü bir tranzit mərkəzi formalaşmışdır. Onun xarakterik xüsusiyyəti - çoxlu sayda nəqliyyat layihələrinin nisbətən məhdud bir məkanda yerləşməsidir. Bu beynəlxalq layihələr eyni zamanda həm rəqabət aparır, həm də bir-birini tamamlayır və bölgədə təsir uğrunda mübarizə aparan daxili və xarici aktorların geosiyasi və geoiqtisadi maraqlarının palitrasını əks etdirir. Məqalədə Xəzər regionunda həyata keçirilən əsas beynəlxalq nəqliyyat təşəbbüsləri və layihələrə lobbicilik edən və onlarda iştirak edən dövlətlərin geosiyasi maraqları kontekstində onların inteqrasiya və əməkdaşlıq imkanları araşdırılır.

***Açar sözlər:** Xəzər regionun geosiyasəti, Çin, Rusiya, AB, Azərbaycan, Türkiyə, "Bir Kəmə, Bir Yol" təşəbbüsü, İpək Yolu İqtisadi Kəməri, Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu, TRACECA.*

THE MULTIPLICITY OF INTERNATIONAL TRANSPORT PROJECTS IN THE CASPIAN REGION AND THEIR GEOPOLITICAL SIGNIFICANCE

Hidayatova S.A.

Baku State University

Today, due to its favorable geographical location at the junction of continents and civilizations, at the crossroads of key trans-Asian trade routes, a powerful transit center has been formed in the Caspian region, a characteristic feature of which is the coexistence of a large number of various transport projects in a relatively limited space. These international projects simultaneously compete and complement each other, reflecting the diverse palette of geopolitical and geo-economic interests of internal and external actors competing for influence in the region. This article examines the main international transport initiatives implemented in the Caspian region, as well as the possibilities of their integration and co-operation in the context of the geopolitical interests of the states lobbying for projects and participating in them.

***Keywords:** geopolitics of the Caspian region, China, Russia, EU, Azerbaijan, Turkey, "One Belt, One Road" (OBOR), Trans-Caspian International Transport Route (TMTM), TRACECA, ITC "North-South".*

Рецензент: д.ю.н., доц. А.Х.Рустамзаде

Сведения об авторе

Фамилия, имя, отчество	Место работы	Ученая степень, ученое звание, должность	Контактный телефон
Гидаятова Севиль Алигусейн кызы	Бакинский Государственный Университет	Преподаватель кафедры «Дипломатия и современные интеграционные проекты». Д-р фил. по политике	hidayat.aghayev@baktelecom.az mob: (+994) 50-256-18-18