

# Дружба, проверенная временем

Об истории взаимопонимания Азербайджана и Казахстана

Почти полтысячи лет из поколения в поколение буквально все дипломаты и политики говорят о сложной политической картине под названием «Большая игра» и беспощадной борьбе крупных держав за Евразийский регион, в которой Азербайджан и Казахстан практически всегда неизменно держатся вместе, причем не только на государственном, но и на этническом уровне.

**Хюгуг САЛМАНОВ,**  
*«Бакинский рабочий»*

**Д**ве страны, разделенные Каспием, родовыми корнями огузов и кипчаков, особенностями шиитской и суннитской ветвей ислама, тем не



менее, имеют генетически скрепленные братские узы. А потому между азербайджанским и казахским народами на протяжении тысячелетий никогда не было конфликтов, в отличие от попыток других тюркских лидеров доказать свое превосходство, что является довольно редким случаем в мировой практике.

На разных этапах истории

можно выделить немало значимых событий, которые способствовали еще большему укреплению двусторонних связей. Особо важно, что эти отношения не ограничивались лишь уровнем взаимодействия официальных лиц, но находили широкий отклик в сердцах простого народа.

⇒ 4



# Дружба, проверенная временем

Культура взаимовыручки наших народов задолго до современного этапа независимости - пример для подражания.

Яркий пример тому - история молодой тогда еще газеты «Казахстан», которая издавалась в 1911-1913 годах. Для создания этого печатного органа издатели обратились с просьбой о помощи... к известному азербайджанскому меценату Гаджи Зейналабдину Тагиеву, и ничего в этом странного нет.

Вот как писали учредители издания спустя год после встречи с меценатом: «В прошлом 1911 году, в начале мая, по решению, принятому после обсуждения среди народа, мы отправились, уповаю на милость Аллаха, к проживающему в городе Баку гаджи Зейналабдину Тагиеву. Были многие, кто говорил, что эта затея напрасна, но Аллах услышал молитвы праведных и поддержал наши чистые помыслы, а гаджи ожидаемо удовлетворил нашу просьбу. Он дал в помощь национальному изданию тысячу рублей, высказал свои отеческие пожелания и преподнес в дар казахскому народу 3 экземпляра священной книги Коран. Во время прощания он растрогался, сказав: «Передать привет от меня всем казахам и помните - богатство принадлежит не мне, а народу».

Последнее предложение всемирно известного благодетеля говорит о том, что меценат оказал поддержку не от себя лично, а от имени азербайджанского народа, и показывает, насколько глубоки духовные связи между нашими этносами.

Тенденция к сближению продолжилась и после падения царского правительства, когда в 1918 году, несмотря на ограниченные финансовые возможности, АДР открыла дипломатическое представительство в Туркестане и назначила туда опытного политика Алекпер бека Садыгова. Этот исторический факт - наглядное свидетельство важности для нашей страны отношений с братским Казахстаном.

Есть и другие примеры.

Мустафа Чокай, возглавлявший Туркестанское правительство в начале 1918 года, после вооруженной агрессии со стороны большевистской России, уехал на Кавказ, побывал в Баку и выступил в поддержку АДР. Сотрудничество и дружба отцов-основателей во имя независимости наших народов продолжилась и в эмиграции. Впоследствии они основали организацию «Прометей» в Европе и совместно боролись с большевизмом в эмиграции.

Участвуя в похоронах Алимардан бека Топчибашева в Париже в 1934 году, М. Чокай выразил свое уважение этой личности от имени всех тюркских народов:

«Он думал о своей родине, своем народе, он был настоящим борцом... Мы считаем Алимардан бея выдающимся государственным деятелем тюркского мира, так как он одинаково любовно и уважительно относился к коренным народам Туркестана, Казани, Крыма и, естественно, Азербайджана».

К сожалению, в советский период нашим народам пришлось пройти через серьезные испытания, в особенности испытать на себе политику репрессий со стороны государственной машины. Одним из проводников этой античеловеческой политики в братском Казахстане был первый секретарь ЦК Компартии Казахстана Левон Мирзоян, который ранее возглавлял ЦК КП Азербайджана и проводил такую же политику репрессий в отношении отечественной интеллигенции.

В 1937-1938 годах, согласно историческим документам, по его указанию были расстреляны 16 тысяч представителей интеллигенции и общественных активистов.

Так, государственный деятель Казахстана Турар Рыскулов был

⇒ 1



арестован в 1937 году по обвинению в организации освободительного движения тюркских народов на территории бывшей империи с целью освобождения от советской оккупации и установления «Единого тюрко-татарского государства». Его расстреляли по обвинению в пантюркизме из-за того, что он выдвинул идею о том, что тюркоязычные народы - это исторически разделенная, разобщенная, но единая нация. Такая же горькая участь постигла и азербайджанских профессоров: Бекира Чобанзаде и Азиза Губайдуллина, арестованных и расстрелянных как члены вышеуказанной организации.

В 1930-1940-х годах многие тысячи наших соплеменников были депортированы в Среднюю Азию из Азербайджана, Армении и Грузии - тогда братский казахский народ протянул им руку помощи, помог освоиться в столь тяжелое время на новом месте. До сих пор потомки жертв репрессий с большой благодарностью вспоминают, как казахи помогали «неблагонадежным элементам» в ссылке не умереть с голоду, как тайком угощали куртом, ставшим символом не только местной национальной кухни, но также братства и сердоболия казахского народа.

Более того, в историю золотыми буквами вписан мужественный поступок выдающегося казахского писателя и политического деятеля Олжаса Сулейменова, который, будучи больным с температурой под 40 градусов, сел в транспортный самолет и прилетел в Баку накануне 20 января 1990 года и в качестве депутата Верховного Совета СССР напрямую обратился к Михаилу Горбачеву, назвав его главой политической банды, резко выступив с осуждением кровавого преступления, совершенного советскими войсками в отношении мирного населения нашей столицы.

В то же время с первых дней вооруженной агрессии Армении против Азербайджана руководство Казахстана продемонстрировало справедливую позицию и пыталось в 1991 году выступить в качестве посредника с целью прекращения карабахского конфликта.

Новое дыхание отечественное внешнеполитическое ведомство обрело в июне 1993 года сразу после возвращения во власть общенационального лидера Гейдара Алиева, определившего стратегическую концепцию, в которой Казахстану отведена важная роль. Тем самым почти 30 лет назад была окончательно обеспечена преемственность в виде признания программных приоритетов, где тюркскому миру отведено особое место. А с подписанием в 1994 году «Контракта века» в истории независимого Азербайджана началась эпоха реализации новой национальной нефтяной стратегии, придавшей мощный импульс, в том числе, для укрепления и развития связей с братским Казахстаном.

Сегодня можно с уверенно-

стью сказать, что между нами выстроены примерные дипломатические отношения, позволяющие выступать с единых позиций по целому ряду вопросов в рамках всех международных организаций, последовательно и на самом высоком уровне демонстрируя заинтересованность в интеграции тюркских государств.

Позиции Баку и Астаны были идентичны и в вопросе определения правового статуса Каспийского моря. Обе страны занимали единую позицию в пятистороннем переговорном процессе, который в 2018 году увенчался успехом - подписанием Конвенции о правовом статусе Каспийского моря на V Саммите глав прикаспийских государств в Актау. Подписание этого значимого соглашения создало новые условия для реализации масштабных транспортно-коммуникационных проектов в регионе.

Азербайджан и Казахстан завоевали авторитет в мировом масштабе как надежные партнеры. Несомненным показателем большого доверия к нашим странам в глобальном масштабе является то, что официальный Баку имеет опыт непостоянного членства в Совбезе ООН в 2012-2013, а Астана - в 2017-2018 годах. В то же время это является примером, как определенная гла-

**Преимущества позволяют Азербайджану и Казахстану, как крупным политическим акторам региона, не ориентироваться на интересы какого-либо государства, а выступать с инициативами по проведению сбалансированной политики и реализации проектов, направленных на развитие региона**

вами наших государств стратегия в области международных отношений профессионально реализуется внешнеполитическими ведомствами, принимающими «синхронные» и выверенные решения.

Есть подвижки и в двусторонних экономических связях. Так, если по итогам прошлого года двусторонний товарооборот увеличился более чем в 6 раз по сравнению с соответствующим периодом, превысив \$332 млн, к 1 июля этого года результаты уже вплотную приблизились к этой цифре, что позволяет говорить о кратной разнице в достижениях.

Товарную номенклатуру импортных операций составляют: пшеница, рис, поставки железнодорожных локомотивов, плоского проката, лома черных металлов, рельсов, минеральных удобрений. Мы же экспортируем плавучие средства, трубы, насосы, полимеры пропилен и этилена, упаковочные средства из текстиля, провода, кабели, а также фрукты и овощи.

И это не предел, так как принята «Комплексная программа развития сотрудничества между Азербайджанской Республикой и Республикой Казахстан на 2022-2026 годы».

Во-первых, это транспортная сфера, инвестиции, включая участие казахстанских компаний в работах по восстановлению и рекон-

струкции, проводимых в Карабахе, реализация отечественных проектов по ту сторону Каспия. Кроме того, национальное правительство предлагает казахским бизнесменам воспользоваться уникальными инвестиционными возможностями и благоприятными бизнес-условиями, имеющимися в Алятской свободной экономической зоне, где уже зарегистрированы первые резиденты.

Во-вторых, это возможность для предпринимателей братской страны закрепить долгосрочное присутствие на западном берегу моря дружбы, простимулировать кооперационные связи, придав дополнительный импульс развитию транспортного сообщения.

Как известно, Азербайджан играет роль моста в транспортировке энергоресурсов из Азии в Европу. Сегодня ведутся переговоры между «КазМунайГазом» и государственной нефтяной компанией Азербайджана SOCAR по транспортировке значительной части казахстанской нефти по маршруту Баку-Тбилиси-Джейхан. Промежуточный результат предполагает вывод на мировой рынок 1,5 млн баррелей казахстанской нефти в год с возможностью наращивания загрузки.

В числе крупных совместных проектов, которые включают вза-

имные инвестиции, можно отметить казахстанско-азербайджанское предприятие ООО «Бакинский зерновой терминал» для приема и перевалки казахстанского зерна (функционирует с 2007 года), логистический центр по приему, хранению, переработке и транспортировке азербайджанской плодоовощной продукции (строительство завершено в 2016 году), казахстанская самоподъемная плавучая буровая установка Satti (передана азербайджанской стороне в 2019 году), волоконно-оптическая линия связи по дну Каспийского моря по маршруту Казахстан-Азербайджан, предусматривающая создание транзитной инфраструктуры в сфере информационных технологий (строительство запущено в 2019 году), многопрофильный медицинский центр в Актау (на стадии завершения) и многое другое.

Сегодня в Казахстане зарегистрировано свыше 500 компаний с азербайджанским капиталом (торгово-посредническая деятельность, дорожное строительство, переработка и логистика), тогда как у нас работают около 145 компаний с казахстанским капиталом, которые осуществляют деятельность в сферах промышленности, сельского хозяйства, торговли, услуг, строительства и транспорта.

Казахстан и Азербайджан объединяют не только экономические интересы, но и бога-

тые культурные и исторические связи, абсолютное взаимопонимание во внешней и даже внутренней политике, особо подчеркивающие этнокультурное родство и духовную близость. Ноябрь прошлого года стал новым этапом для развития интеграции, где созданная Организация тюркских государств стала основным мостом между братскими странами, а существенный ребрендинг структуры определил ее дорожную карту на долгие десятилетия вперед.

Отмеченные преимущества позволяют Азербайджану и Казахстану - как крупным политическим акторам региона, не ориентироваться на интересы какого-либо государства, а выступать с инициативами по проведению сбалансированной политики и реализации проектов, направленных на развитие региона.

Есть еще один момент - несмотря на то, что мы являемся нефтедобывающими странами, нас не коснулся синдром зяблых конкурентов. Напротив, экономические системы обеих стран дополняют и создают новые возможности друг для друга. Этот фактор объединяет нас не только как хороших соседей, но и как долгосрочных партнеров. Сегодня отношения между нашими странами носят стратегический характер.

Политические взаимоотношения на высоком уровне открыли новые возможности для дальнейшего углубления экономического сотрудничества. Несмотря на географическое положение на противоположных берегах Каспия, быстро формирующаяся коммуникационная инфраструктура заняла доминирующую позицию в транспортном коридоре Восток-Запад. Каспий стал не разделяющим, а соединяющим наши страны морем. Кстати, следует отметить, что еще в годы советской власти азербайджанские нефтяники сыграли важную роль в открытии и разработке месторождений в казахстанском секторе Каспийского моря, в подготовке кадров и в целом в строительстве нефтяной промышленности Казахстана.

В настоящее время Казахстан транспортирует нефть в страны Европы, в том числе и через Азербайджан. Возрождение исторического Великого Шелкового пути из Китая в Европу, введение в эксплуатацию железной дороги Баку-Тбилиси-Карс, открытие международного морского торгового порта Алят в Азербайджане, реконструкция порта Актау и строительство нового порта Курык в Казахстане, увеличение грузоперевозок по международному транзитному маршруту Китай-Казахстан-Азербайджан-Грузия-Турция, расширение транзитного потенциала и логистических возможностей двух стран создают основу для еще большего расширения сотрудничества.

Наряду с нефтепроводом Баку-Тбилиси-Джейхан, газопроводы Баку-Тбилиси-Эрзурум, Трансанатолийский трубопровод (TANAP), находящийся на стадии завершения Трансадриатический трубопровод и уже используемые железнодорожные линии формируют единый надежный коридор Восток-Запад.

Можно с уверенностью говорить о том, что существующие отношения взаимного уважения и доверия, высокий уровень политических, экономических и общественных связей создают широкие возможности для более тесной интеграции наших стран. У нас есть прочная основа для дальнейшего успешного дипломатического взаимодействия, созданная на бетонном фундаменте совместного позитивного прошлого, тем более, что и совместное будущее прогнозируется легко, суммируя успехи и достижения прошлого и настоящего.



# Шанс на развитие

Своими мнениями по поводу нынешнего состояния и перспектив Среднего коридора в интервью газете «**Бакинский рабочий**» поделились казахстанские эксперты.

**Алмас Чукин, председатель общественного совета Министерства национальной экономики Республики Казахстан, кандидат наук:**

- Если говорить о западном направлении для транспортировки грузов в целом, то Казахстан обладает тремя маршрутами: Северный (традиционный, через Россию), Средний (новый, ТМТМ - через Каспий и Азербайджан) и Южный (потенциальный, через Иран). В отношении Южного маршрута, пока еще не существующего, все будет зависеть от западных санкций и желания официальной Анкары построить порт ближе к Восточной Турции, куда будут приходить грузы транзитом через Иран.

Что касается ТМТМ, то этот маршрут мало использовался в прошлые годы, потому что он был недостаточно технически развит и потенциальные экономические выгоды от его использования тогда еще не просматривались, так как дешевле было возить грузы дольше, но по уже установленным и развитым маршрутам через Россию.

Однако нынешняя геополитическая ситуация коренным образом изменила взгляд на эти вещи, причем, не только с точки зрения расчета простой экономической эффективности. С точки зрения геополитики безопасность страны имеет денежные выражения и ради обладания экономическим суверенитетом необходимо иметь различные варианты логистической связи с миром и полагаться только на северный маршрут через Россию неоправданно. По независящим от нас обстоятельствам маршрут усложнился, против России действуют санкции, которые косвенно приводят к большим и малым проблемам для Казахстана при транспортировке грузов по уже устоявшимся маршрутам.

К примеру, грузопоток из Китая растет, в основном это касается контейнерных перевозок. При этом потенциал транспортной отрасли по перевалке грузов намного больше, но для его реализации необходимы дополнительные инвестиции. В частности, казахская железная дорога на некоторых направлениях работает на пределе.

Президент Токаев поставил перед транспортниками внутри страны новые задачи и сам лично занимается данной проблемой. Визит же в Азербайджан, переговоры на высшем уровне и подписание соглашений показывают, что эта проблема лежит на столе самого главы государства.

Сейчас роль ТМТМ пока еще недостаточна, но она уже карди-

нально меняется. В настоящее время Средний коридор недостаточно используется ввиду сохранения в нем узких мест. В частности, железнодорожный путь на Актау имеет ограничения по пропускной способности. Также необходима реконструкция Актаусского порта. Но тут проблема заключается в том, что он физически находится в городской черте и имеет жесткие ограничения по своему расширению. В силу этого необходимо работать на Курык и Баутино.

Еще одной проблемой ТМТМ является различие в ширине железнодорожной колеи.

**Айдар Алибаев, экономист:**

- Потенциально объем рынка 8 стран - участниц ТМТМ может достигать 10 млн тонн грузов в год, включая до 200 тыс. контейнеров. Понятно, что пока до таких больших объемов еще далеко, но, тем не менее, ожидается, что по итогам этого года перевалка грузов по Среднему коридору может составить 3 млн тонн. По итогам первых четырех



месяцев этого года перевалка составила 750 тыс тонн, что представляет собой более 5 тыс. вагонов и свыше 10 тыс. контейнеров. Поезд, идущий из Китая в Европу по маршруту ТМТМ, проходит этот путь за 20-25 суток. И в этом как раз заключается одно из преимуществ данного маршрута.

Следует заметить, что в связи с началом боевых действий на территории Украины и санкциями против России роль Среднего коридора резко возросла. Тем более, что в перспективе время, затрачиваемое на прохождение этого маршрута, может быть сокращено до 15 суток. В то же время по мере сокращения сроков доставки грузов и роста их перевалки, важнейшим показателем становится снижение цены на грузоперевозку. Кстати говоря, по сравнению с первыми поездками, пущенными по ТМТМ, сейчас цена на грузоперевозки сократилась примерно на 20%.

К плюсам Среднего коридора также можно отнести тот факт, что все больше и больше государств проявляют свою заинтересованность к этому маршруту. И хотя сегодня основным пользователем Среднего коридора является Китай, который был и одним из инициаторов данного маршрута, значительное количество государств также заинтересовано в перевозке своих грузов по ТМТМ, на что во многом повлияла ситуация на террито-

рии Украины.

Следует отметить, что помимо чисто транспортно-логистических задач, которые решает Средний коридор, развивая соответствующие связи между странами - участницами ТМТМ, он также позволяет укреплять экономические, политические, культурные связи между ними.

Также очень интересны перспективы Среднего коридора как одного из основных маршрутов, соединяющих западную и восточную части Евразийского континента. Обеспечение полной загрузки ТМТМ станет вероятно одной из основных задач в ближайшие годы всех стран - участниц данного маршрута.

Кроме того, следует понимать, что все государства, по чьей территории проходит Средний коридор, получают развитие своей торговой и туристической инфраструктуры вдоль всего маршрута. ТМТМ будет способствовать оживлению ранее малоосвоенных регионов этих стран. Особенно это касается огромной территории Казахстана.



В то же время, несмотря на важность и необходимость развития Среднего коридора, важно отметить и ряд сложностей в его реализации. К ним относятся сложная география и логистика маршрута, которая приводит к необходимости двойной перегрузки товаров с автомобильного или железнодорожного транспорта на морской и обратно при транспортировке как через Каспий, так и через Черное море. Дело в том, что преодоление сразу двух морей оказывает негативное влияние на перспективы маршрута в том плане, что дорожает перевозка грузов, а также происходит серьезная задержка доставки грузов по сравнению с их перевалкой через Россию. Но именно с учетом событий, происходящих сегодня в Украине, вышеуказанные сложности будут преодолеваются. Со стороны Казахстана уже был сделан шаг в этом направлении - построен порт Курык, который резко увеличил возможности как по времени, так и по объемам перевалки грузов через Каспий.

Так что, если еще 7 месяцев назад перспективы Среднего коридора были достаточно туманны в связи с его дороговизной и сложной логистикой маршрута, именно война в Украине и многочисленные антироссийские санкции сняли многие вопросы, позволив ТМТМ высветиться на этом фоне в качестве гораздо более эффективного маршрута.