

**Министерство Образования Азербайджанской Республики**  
**Азербайджанский Государственный Экономический Университет**

Центр магистратуры

На правах рукописи

Сулейманов Талят Сулейман оглы

Магистерская диссертация

на тему:

**«Направление развития взаимных экономических связей  
Азербайджана с Прикаспийскими странами»**

Название и шифр направления: İİM – 060401 Мировая экономика

Название специализации: Международные экономические  
Отношения

Научный руководитель: Руководитель магистерской программы:

д.э.н., проф. Р.М.Касумов к.э.н., доц. Ф.А. Рагимли

Зав.Кафедрой: д.э.н. проф. Гаджиев Ш.Г.

Баку – 2017

## Содержание

|                                                                                                                                              |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Введение.....                                                                                                                                | 3  |
| Глава I. Прикаспийские страны в современной мировой экономике..                                                                              | 6  |
| 1.1. Общая характеристика Прикаспийских стран.....                                                                                           | 6  |
| 1.2. Социально – экономические и исторические основы становления и развития экономических связей Азербайджана с Прикаспийскими странами..... | 14 |
| 1.3. Прикаспийские страны в международных интеграционных процессах.....                                                                      | 19 |
| Глава II. Оценка экономических связей Азербайджана с Прикаспийскими странами.....                                                            | 33 |
| 2.1. Экономические и торговые связи Азербайджана с Россией: эволюция и современное состояние.....                                            | 33 |
| 2.2. Современное состояние экономического сотрудничества Азербайджана с Ираном. ....                                                         | 42 |
| 2.3. Экономическое отношение Азербайджана с Казахстаном и Туркменией.....                                                                    | 49 |
| Глава III. Направление развития экономического сотрудничества Азербайджана с Прикаспийскими странами.....                                    | 56 |
| 3.1 Формирование и развитие транзитно – коммуникационного потенциала Прикаспийских стран.....                                                | 56 |
| 3.2. Направление усиления геоэкономической позиции Прикаспийских стран за счет их участия в транс-региональных энергетических проектах. .... | 64 |
| Заключение.....                                                                                                                              | 74 |
| Список литературы .....                                                                                                                      | 77 |
| Резюме .....                                                                                                                                 | 79 |

## Введение

Актуальность темы исследования связана, во-первых, с тем, что сегодня Каспийский регион в силу своих геоэкономических преимуществ и геоэкономической позиции, богатый энергоресурсами, являющийся транспортно-коммуникационным коридором между Европой и Азией, привлекающий интересы ведущих стран мира, превращается в регион транснациональной и глобальной деятельности; во-вторых, Прикаспийские страны – Россия, Иран, Казахстан, Туркмения и Азербайджан начинают играть заметную роль в мировой экономике, участвуют в разработке и реализации многочисленных трансрегиональных проектов и тем самым успешно участвуют в интеграционных процессах.

В этой связи исследование взаимных экономических связей Азербайджана с Прикаспийскими странами имеет высокое как теоретическое, так и практическое значение и крайне актуально.

Целью исследования является на основании комплексного исследования взаимных экономических связей Азербайджана с Прикаспийскими странами, оценка их современного состояния, определить конкретные направления их перспективного развития.

Для достижения указанной цели, в работе ставятся и решаются следующие задачи:

- Показана роль и возрастающая роль Каспийского региона и Прикаспийских стран в современной мировой экономике;
- Комплексно исследованы взаимные экономические связи Азербайджана с Прикаспийскими странами, их эволюция и современное состояние и дана их оценка;
- Изучен транзитно-коммуникационный потенциал Прикаспийских стран, формирование и развитие новых

проектов в этой сфере, а также в этой связи проблемы реализации проекта «Великого Шелкового пути»;

- Исследован энергоресурсный потенциал стран Каспийского региона и перспективы их использования в новых трансрегиональных энергетических проектах.

Объект и предмет исследования. Объектом исследования являются экономики Прикаспийских стран, предметом исследования же являются связи между этими странами, закономерности их формирования и дальнейшего развития. Кроме того в работе изучаются транспортно-коммуникационный потенциал и энергоресурсы Каспийского региона и перспективы их исследования.

Структура исследования. Магистерская диссертация состоит из введения, трех глав, восьми параграфов, заключения и списка используемой литературы.

В первой главе диссертации для определения места и роли Прикаспийских стран в мировой экономике дается их общая характеристика, раскрываются социально-экономические и исторические основы экономических связей между ними, а также показано участие этих стран в современных международных интеграционных процессах.

Во второй главе диссертации рассмотрены эволюция и современное состояние экономических связей Азербайджана с Прикаспийскими странами и дана их оценка.

Третья глава диссертации посвящена выявлению основных направлений развития экономического сотрудничества Азербайджана с Прикаспийскими странами.

Научная новизна исследования состоит в нижеследующем:

- Каспийский регион рассмотрен в условиях новых геополитических и геоэкономических реалиях как экономическое пространство, привлекающий интересы ведущих стран мировой экономики и превращающийся в регион транснациональной и глобальной экономической деятельности;
- комплексно проанализировано состояние экономических связей Азербайджана с Прикаспийскими странами, проведена их оценка и научное обобщение;
- в связи с вводом в эксплуатацию железной дороги Баку-Тбилиси-Карс проанализировано дальнейшее развитие транспортно-коммуникационного потенциала Каспийского региона в направлении реализации проекта «Великого Шелкового пути»
- комплексно исследованы энергетических потенциал Прикаспийских стран и возможности их подключения к проектам «TANAP» и «TAP», а также разработка и реализация новых трансрегиональных энергетических проектов.

Практическая значимость исследования заключается в том, что основные рекомендации по развитию экономических связей Азербайджана с Прикаспийскими странами могут быть использованы соответствующими органами при реализации внешнеэкономической политики Азербайджана.

Информационной и методологической базой исследования магистерской диссертации являются официальные документы, договора, регламентирующие экономические связи Азербайджана с Прикаспийскими странами, данные Государственного Комитета по статистике Азербайджанской Республики, монограммы, журнальные статьи ведущих ученых – экспертов, а также интернет ресурсы по изучаемой проблеме.

## **Глава I. Прикаспийские страны в современной мировой экономике.**

### **1.1. Общая характеристика Прикаспийских стран.**

На современном этапе геэкономика превращается в один из решающих факторов, определяющих место и роль той или иной страны и региона в целом, в котором она находится, в мировой экономике. Это связано с тем, что перспектива социально – экономического развития страны и региона в целом в конечном счете определяется как многочисленными географическими факторами, так и позицией и интересами в данном регионе ведущих центров мировой экономики, проводимых ими в регионе политики и реальных действий.

Каспийский регион, в котором располагается Азербайджан, является с геэкономической точки зрения регионом, который обладает способностью и силой оказывать заметное воздействие на процессы, происходящие в мировой экономике.

В этом смысле Каспийский регион, обладающий рядом геэкономических преимуществ и поэтому привлекающий экономические, социальные и политические интересы ведущих стран планеты, является заметным регионом мировой экономики. Поэтому страны региона бассейна Каспийского моря, располагающегося между Европой и Азией, всегда находились в центре внешнеэкономической политики Азербайджана и сегодня наша страна придает особое значение взаимным экономическим связям с этими странами.

С чем же связано геэкономическое значение Каспийского региона, который привлекает внимание ведущих стран мировой экономики, так и

интеграционных и глобализационных центров, международных и региональных организаций, Отметим важнейшие из них.

1. Находящийся между Европой и Азией, Каспийский регион является известным мировым транспортно-коммуникационным коридором (водным, наземным и воздушным) и в этом смысле многие проекты в этом направлении приобрели транснациональное значение (к примеру, проходящий через этот регион транснациональный транспортно-коммуникационный проект Великого Шелкового пути).
2. Страны этого региона (Россия, Иран, Казахстан, Туркмения и Азербайджан) обладают значительной долей мировых энергетических и сырьевых запасов, что превращает их в основных поставщиков этих ресурсов на мировой рынок. Кроме того, страны Каспийского региона имеют значительный потенциал трудовых ресурсов, причем, относительно дешевый, являются источниками новых рынков для развитых стран. Не случайно, большинство трансрегиональных энергетических и транспортно – коммуникационных проектов охватывают территорию этих стран.

Отмеченные нами два мощных геоэкономических фактора Каспийского региона определяют роль и значение стран Каспийского региона в целом в мировой экономике, а также их важность для ведущих стран мира, интеграционных объединений и международных организаций.

Наряду с этим, необходимо отметить, что Каспийский регион, имеющий столь заметное международное значение для современной мировой экономики является конкретным пространством, территорией, на которой проживают народы пяти стран: России, Ирана, Казахстана, Туркмении и Азербайджана. Каждая из этих стран региона, независимо от размеров своих территорий, численности населения, уровня социально – экономического

развития, богатства и запасов ресурсов, для достижения и реализации своих национальных интересов проводит внешнеэкономическую политику, строит международные отношения со странами мира и самого Каспийского региона, входит в интеграционные объединения. Вся эта система международных экономических отношений стран региона определяется рядом важнейших факторов, которые необходимо отметить:

1. В Каспийском регионе представлены как политические, так и экономические интересы некоторых крупных государств. Это прежде всего Китай, Турция, а также Россия и Иран.
2. Экономические и политические интересы других крупных государств и интеграционных объединений. Это США, Великобритания, Европейский Союз. Особенно возрос интерес к этому региону у Евросоюза, объявившего в связи с реализацией новых транснациональных газовых проектов TANAP и TAP с конца 2018 года, и тем самым превратившегося в основного поставщика газа в страны этого объединения, регионом энергетической безопасности Европейского Союза.
3. В связи с собой геоэкономической значимости Каспийского региона, а также богатством стран региона энергоресурсами, здесь скрещиваются экономические и политические интересы трех центров мировой экономики: НАФТА – Евросоюз – АСЕАН.
4. После распада СССР и восстановления своей независимости, бывшие страны Советского Союза – Россия, Азербайджан, Казахстан и Туркмения начали строить свою внешнеэкономическую политику. Однако, несмотря на то, что эти страны со своей территорией и отделились от бывшего Советского Союза, избежать ряда конфликтов не удалось. Это и конфликт между Россией и Украиной по поводу Крыма и восточных областей Украины, это и конфликт между Россией и

Казахстаном по поводу русскоязычного населения пяти северных областей Казахстана, между Россией и Азербайджаном ( Нагорно-Карабахская проблема) и другие. Кроме того, необходимо отметить и проблему статуса Каспийского моря, деления его на сектора между Прикаспийскими странами.

Правда, для решения многих этих конфликтов было создано Содружество Независимых Государств, однако более 15 летняя деятельность этого интеграционного объединения пока еще не дала ожидаемых результатов.

Прикаспийские страны постсоветского пространства пережили и острый экономический кризис, сильные экономические потрясения. Разрыв старых экономических связей, гиперинфляция, закрытие многих предприятий, безработица – все эти последствия распада Советского Союза сильно отразились на основных макроэкономических показателях, определяющих уровень социально-экономического развития страны и показатели уровня жизни. Эти страны, по доходам на душу населения фактически оказались в числе стран с низкими доходами. К примеру, Азербайджан в середине 90-х годов по показателю Валового Внутреннего дохода на душу населения (около 800 долларов) оказался в классификации стран среди относительно самых низкодходных стран. И только после начавшихся в стране с 1995 года экономических реформ постепенно, начиная с 2000 года этот показатель начал улучшаться. Это касается и других постсоветских Прикаспийских стран. Как известно, по классификации Всемирного Банка все страны по уровню доходности (ВВП на душу населения) делятся на четыре группы: страны с низким доходом ( до 925 долларов), страны с доходом выше среднего ( от 926 до 3450 долларов), стран с доходом выше среднего (от 3451 до 11500 долларов), и страны с высоким доходом (свыше 11500 долларов) в годовом исчислении.

Азербайджан прошел путь за двадцать пять лет независимости от уровня страны с низким доходом (в 90-е годы), до уровня страны с доходом ниже среднего (2004 год) и в настоящее время находится среди стран с доходами выше среднего.

Таблица 1.1.

Изменение показателя ВВП на душу населения по Прикаспийским странам за период 2000-2016 гг.

(долл. США)

| Страна      | ВВП на душу населения |      |       |       |      |      |
|-------------|-----------------------|------|-------|-------|------|------|
|             | 2000                  | 2005 | 2008  | 2010  | 2015 | 2016 |
| Россия      | 1893                  | 5688 | 12414 | 11382 | 9054 | 7742 |
| Казахстан   | 1230                  | 3753 | 8457  | 9008  | 9795 | 6471 |
| Иран        | 1633                  | 3146 | 5419  | 6230  | 4877 | 4798 |
| Азербайджан | 648                   | 1537 | 5212  | 5847  | 5739 | 3702 |
| Туркмения   | 1115                  | 3617 | 4375  | 4392  | 6622 | 6479 |

Источник: Международный Валютный Фонд

Для сопоставления приведем некоторые страны с самым высоким показателем ВВП на душу населения в настоящее время: Норвегия – 69711 долларов, США – 57220 долларов, Ирландия – 54464 доллара, Дания – 53104 доллара, Франция – 38172 доллара и т.д. Наряду с этим интересны данные и по странам с самыми низкими показателями: Бурунди – 287 долларов, Мадагаскар – 382 доллара, Мозамбик – 434 доллара, Афганистан – 527 долларов, Уганда – 608 долларов и др.

Как видно из таблицы 1.1., улучшение показателей, особенно до 2010 года, связаны с экономическими реформами в этих странах. Кроме того, вплоть до 2013 года в странах постсоветского пространства, богатых нефтью и газом, в результате подписания контрактов по доставке этих ресурсов на мировые рынки и благоприятной конъюнктуры мирового рынка (так, в 2012 году среднегодовая оценка одного барреля нефти достигла 112 долларов, а цена газа превысила порог 210 долл./м<sup>3</sup>), притоку в страны иностранных инвестиций, оживление экономики, валютные резервы этих стран достигли рекордного уровня. Так, официальные валютные резервы Азербайджана в 2013 году достигли 53 млрд. долларов. Это, естественно, благоприятно сказалось на всех макроэкономических показателях страны. Однако, начавшийся в 2008 году мировой финансово-экономический кризис ударивший, прежде всего такие ведущие страны мира как США, страны Евросоюза, Япония, Китай, экономики которых являются основными потребителями энергоресурсов. В результате снижения спроса на нефть на мировом рынке ее цена резко снизилась (порядка в 3-4 раза), что незамедлительно сказалось на странах – экспортерах нефти и газа Каспийского региона. Не случайно, в 2015, 2016 годах ВВП на душу населения этих стран заметно снизился.

Вместе с тем, необходимо подчеркнуть, что в наследство от бывшего Советского Союза Прикаспийским странам достался достаточно мощный научный и образовательный потенциал. Уровень образования этих стран еще в советское время достиг высоких показателей и был создан в этих странах определенный интеллектуальный потенциал. По показателям грамотности население Прикаспийских стран значительно опережают многие страны мира. Если показатель грамотности населения по странам Африки составляет 59%, Южной Азии – 63%, арабских страна – 77%, Центральной и Восточной Европы – 95%, то в Прикаспийских странах этот показатель был около 99%. Однако в первые годы после развала Советского Союза из-за

кризисных явлений в экономике, резкого уменьшения финансирования сфер образования, здравоохранения и культуры, достигнутый потенциал начал утрачиваться. В последние годы в этих странах проводится реформа в этих сферах, в образовании осуществляется переход на Болонскую систему, в медицине идет реконструкция материально-технической базы здравоохранения, осуществляется переход на систему медицинского страхования.

Для характеристики этих процессов интересно будет проанализировать показатель индекса человеческого развития по этим странам. С 1993 года ООН использует этот показатель как интегральный показатель, характеризующий качество жизни в стране и ее основные элементы – образование, среднюю продолжительность жизни, уровень жизни.

Таким образом, индекс человеческого развития исчисляется на основе трех индексов: 1) индекса ожидаемой продолжительности жизни; 2) индекса образования; 3) индекса уровня жизни – ВВП на душу населения.

Каждый год ООН готовит Доклад о человеческом развитии, в котором всесторонне анализируются проблемы человеческого капитала в целом в мире, а также по различным регионам и странам. Этот показатель рассчитывается по всем странам, показывается самый высокий достигнутый уровень, а также выявляются страны с самыми низкими показателями.

Таблица 1.2.

Индекс человеческого развития по Прикаспийским странам

( 2016 год)

| Страна      | Показатель |
|-------------|------------|
| Россия      | 0,804      |
| Казахстан   | 0,794      |
| Иран        | 0,774      |
| Азербайджан | 0,759      |
| Туркмения   | 0,691      |

Источник: Доклад о человеческом развитии ООН за 2016 год.

Для сопоставления можно привести страны с наивысшими показателями индекса человеческого развития: Норвегия – 0,949, Швейцария – 0,939, Германия – 0,926, Дания – 0,925. Для сравнения приведем также показатели ряда стран с самыми низкими показателями: Сирия – 0,536, Ангола – 0,533, Нигерия – 0,527, Зимбабве – 0,516, Мадагаскар – 0,512 и т.д.

Как видно, на сегодняшний день и по уровню социально – экономического развития и по индексу человеческого развития страны Каспийского региона занимают в целом неплохую позицию в рейтингах стран мира. Однако, имеющийся потенциал ресурсов в стране, интеллектуальный и образовательный потенциал в случае его эффективного

использования могут создать хорошие условия для ускоренного социально-экономического развития Прикаспийских стран и росту их роли и значений в мировой экономике.

### **1.2. Социально – экономические и исторические основы становления и развития экономических связей Азербайджана с Прикаспийскими странами.**

Во внешнеэкономической политике Азербайджана экономические связи с Прикаспийскими странами с географической точки зрения являются приоритетными. Особое место в этих экономических связях занимают Прикаспийские страны, входящие в Содружество Независимых Государств (СНГ). Речь идет о России, Казахстане и Туркмении. Особый статус этих отношений имеют глубокие социально – экономические и исторические основы. Приведем основные факторы, определяющие важную роль и особенности отношений с этими странами:

1. Азербайджан и другие Прикаспийские страны СНГ около двух веков находились сначала в составе Российской империи, а затем в составе Советского Союза в единой социально – экономической и политической системе. Поэтому экономические связи между этими странами носили не взаимовыгодный, а директивный характер в системе командно – административной экономики. В этой связи, несмотря на исторически сложившиеся политико – географические, социально – экономические и гуманитарные отношения между этими странами, создающие определенные условия для сотрудничества, необходимо было двусторонние и многосторонние отношения Прикаспийских стран формировать заново, как независимых государств на основе подписания межгосударственных международных соглашений и договоров.

2. Развал прежней системы, разрыв крепких экономических связей, в результате остановка деятельности большинства предприятий, отсутствие опыта и компетенции выхода на мировой рынок, все это поставило эти страны в одинаковое тяжелое экономическое положение. Основной проблемой явилась необходимость формирования новых и восстановления прежних экономических связей на основе взаимной выгоды и эффективности.
3. Новые независимые Прикаспийские страны обладают схожей переходной экономической системой, а также системой государственного управления, что позволяет им в условиях отсутствия визового режима иметь благоприятные возможности для взаимного экономического сотрудничества.
4. Живущие ранее в составе единого государства представители разных национальностей оказались практически во многих новых независимых странах СНГ. К примеру, только в странах СНГ проживает более 3 млн. азербайджанцев. Только этот фактор оказывает большое влияние на необходимость развития отношений между этими странами, в том числе и экономических.
5. Азербайджан с Прикаспийскими странами экономические и другие связи должен строить на основе принципов, исходящих из международных норм, принятых мировым сообществом. Это требует подписания соответствующих документов, регламентирующих политические, экономические, научно – технические, культурные и гуманитарные связи между этими странами.

После распада Советского Союза Каспийский регион, можно сказать, формируется заново как регион, представляющий уже пять независимых государств: Россию, Иран, Казахстан, Азербайджан и Туркмению. Каспийский регион уже сегодня формируется как регион

Прикаспийских стран, имеющих географические, сырьевые, транспортно – коммуникационные преимущества, позволяющие им интегрироваться в достижение более высоких социально – экономических результатов в своем развитии.

Без сомнения, долгие годы нахождения в централизованной, командно – административной системе наложило свой отпечаток на экономику этих стран. Процесс трансформации к рыночной экономике требует длительного времени, оказывается нелегким и сопряжен социально – экономическими катаклизмами. Для отображения этого сложного, многогранного процесса в 90-е годы Международный Валютный Фонд применил термин «переходная экономика» в основном для стран Центральной и Восточной Европы, а также стран бывшего Союза, нынешнего СНГ, назвав их новыми независимыми государствами.

Несмотря на различия стран, объединенных под названием страны переходной экономики, стартовых условий, уровня начального развития, можно отметить основные проблемы, которые предстояло им решить в процессе трансформации их экономик в рыночную. Отметим некоторые из них:

1. Экономика этих стран была построена в основном на государственной собственности, частная собственность была очень ограничена или практически отсутствовала.
2. Производственный сектор был сильно концентрирован (была гигантомания, строительство гигантских заводов, производств), цены, инвестиции находились под контролем государства, не было самостоятельного выхода предприятий на мировой рынок (фактически закрытая экономика), что привело к крайне низкой конкурентоспособности продукции этих стран.
3. Необоснованно возросшие расходы на социальную защиту (они превышали лимит по отношению к экономической деятельности)

скорее стали выступать средством политической пропаганды, а не решения социальных нужд.

4. Было нарушено макроэкономическое равновесие, приведшее к большому дефициту государственного бюджета, неуправляемости расходов, погашению долгов за счет неограниченного запуска в обращение необеспеченных товарами и услугами денежной массы, что привело к высокой инфляции со всеми вытекающими последствиями.

Основным выводом из сложившегося положения, особенно в постсоветских странах, считалась приватизация, то есть передача госпредприятий в частную собственность. Спорным лишь считалось, в какой форме, какими темпами и сроками должна осуществляться приватизация. При этом основным условием успеха этого процесса считалась хорошая подготовка институциональной рамки перестройки экономики.

Наряду с этим, Прикаспийские страны бывшего Союза объединяла единая стратегия формирования рыночной экономики. Какие бы там не были различия в темпах, сроках и масштабах преобразований, существовала экономически обоснованная стратегия перехода к рынку. Можно здесь коротко отметить главные направления этой стратегии.

Во – первых, либерализация экономики. Это комплекс мер,, предусматривающих отмену или значительное сокращение запретов и ограничений, а также жесткого государственного контроля над всеми сферами хозяйственной жизни. Это, прежде всего отмена госмонополии на внешнюю торговлю, отход от централизованного распределения необходимых для производственной деятельности ресурсов, переход в основном к рыночному механизму формирования цен в соответствии со спросом и предложением.

Во – вторых, создание конкурентной среды в экономике. Это предполагает борьбу с монополизмом, создание равных условий для всех экономических субъектов, поощрение развития малого и среднего предпринимательства.

В – третьих, необходимы институциональные преобразования. Это включает трансформацию отношений собственности, формирование инфраструктуры рынка (биржи, банки, инвестиционные фонды и т.д.), формирование законодательной базы рыночной экономики.

В – четвертых, структурная перестройка экономики. Речь идет о кардинальном изменении структуры экономики, унаследованной от командно – административной системы управления. Необходима разгрузка административного аппарата структур, министерств и ведомств.

В – пятых, достижение финансовой стабилизации. Борьба с гиперинфляцией, ограничение денежной эмиссии, минимизация дефицита госбюджета, укрепление банковской системы.

И, наконец, в – шестых, создание новой системы социальной защиты населения, отвечающей требованиям рыночной экономики.

Как видно, Прикаспийские страны бывшего Союза объединила схожесть в стратегии построения рыночной экономики, поэтому наряду с историческими, существуют и социально – экономические основы становления и развития экономических связей между этими странами.

Что касается становления и развития экономических связей между Азербайджаном и Ираном, то они также имеют своеобразие и особенности. Это связано с тем, что основными факторами, определяющими эти отношения, являются схожесть и близость культурных, моральных ценностей двух народов, а также их причастность к совместной истории. Не случайно, многие эксперты считают, что стабильность и экономическое

развитие в Каспийском регионе во многом зависит от Азербайджан – Иранских отношений.

Необходимо отметить, что еще до восстановления независимости, между Азербайджаном и Ираном существовали различные связи. Не случайно, еще в советское время в Баку осуществляла свою деятельность консульство Ирана. Однако, после обретения независимости Азербайджаном, в первые годы в отношениях двух стран возникали серьезные проблемы, прежде всего из-за того, что Иран не смог вовремя дать адекватную реакцию на новые геополитические реалии в регионе, а также из-за противоречивой политики тогдашнего руководства страны.

С приходом Гейдара Алиева к политическому руководству страны, отношения с Ираном перешли на новый этап своего развития. В настоящее время неоднократные официальные и рабочие визиты Президента Азербайджана Ильхама Алиева, проводимая внешняя политика позволила значительно улучшить отношения между двумя странами, что позволило начать претворение в жизнь новые экономические проекты, развивать успешно экономические связи между странами.

### **1.3. Прикаспийские страны в международных интеграционных процессах**

Каспийский регион, как известно, богат энергоносителями (нефть и газ), ценными металлами (золото, медь, уран, алюминий, цинк и др.). Эти геостратегические ценности явились объектом столкновения и борьбы интересов как западных (США, Евросоюзом), так и восточных (Китай, Индия, Пакистан) стран, а также самой России.

После распада Советского Союза Каспийский регион стал превращаться в пространство глобальной и транснациональной деятельности, привлечения сюда миллиардных инвестиций, передовой технологии, реализации самых гигантских проектов. При этом особое внимание привлекают усилия западных и восточных стран, направленные на эксплуатацию энергоносителей Азербайджана, Туркмении и Казахстана. Здесь начали реализовываться еще в прошлом недопустимые стратегические инициативы западных стран, а также Китая и Японии. Наряду с этим участие в этих проектах России отвечает интересам, как стран региона, так и всех участвующих стран.

Все страны Каспийского региона в той или иной форме участвуют в интеграционных процессах. Так, Россия, Азербайджан, Казахстан и Туркмения, члены Содружества Независимых Государств (СНГ). Казахстан и Туркмения вместе с другими центрально – азиатскими странами входят в Организацию сотрудничества стран Центральной Азии. Кроме того, Азербайджан, Туркмения, Казахстан и Иран вместе с другими соседними странами входят в Организацию Экономического Сотрудничества (ЕКО).

Конечно же, основная цель участия Прикаспийских стран в этих многосторонних отношениях, членство в международных и региональных интеграционных объединениях, является реализация и обеспечение своих государственных национальных интересов, защита и развитие своего суверенитета.

Содружество Независимых Государств (СНГ), было создано в декабре 1991 года. 8 декабря 1991 года в Минске был подписан акт о роспуске Советского Союза и одновременно Россия, Белоруссия и Украина подписали Договор о новом формате сотрудничества. 21 декабря в Алма-Ате к этому договору присоединились еще 8 бывших республик Союза: Азербайджан, Казахстан, Киргизия, Туркмения, Таджикистан, Узбекистан, Молдова и Армения. В 1993 году к Договору присоединилась и Грузия.

Создание СНГ, прежде всего, преследовало цель устранить те огромные потери, которые возникли после разрыва двухсторонних экономических и торговых связей между республиками бывшего Союза, поэтапно формировать взаимовыгодные экономические связи на новой основе. Объединение усилий стран, входящих в СНГ, позволило совместно преодолеть трудности на пути перехода к рыночной экономике. Поэтому для Азербайджана и других Прикаспийских стран, входящих в СНГ, участие и сотрудничество в этом интеграционном объединении имеет очень важное значение.

Вместе с тем, исследование показывает, что в первые годы своего создания, экономические связи, в том числе торговые связи, не получили своего должного развития из-за следующих основных причин:

1. В 90-е годы все страны СНГ переживали острый экономический спад, значительно снизились производственные мощности, в результате объем экспортно – импортных операций резко сократился.
2. Неудовлетворительное состояние взаиморасчетных механизмов привело к уменьшению внешней торговли. Прежде всего, речь идет о неплатежеспособности импортеров, о задержке платежей, хаос в ценообразовании – все это препятствовало нормальному развитию торговых отношений между странами.
3. После обретения своей независимости многие страны бывшего Союза и формируя свою независимую экономическую политику, стали отдавать предпочтение странам дальнего зарубежья, тем самым уменьшая долю торгово – экономических связей в рамках СНГ.
4. Большая потребность в свободно конвертируемой валюте также стимулировало республики, вновь обретших свою независимость, устанавливать торговые отношения с западными странами.

5. Перестройка экономики, этнические и региональные конфликты также негативно отразились на экспортно-импортных операциях стран СНГ.

Вместе с тем, анализ показывает, что пространство СНГ всегда являлось и для Азербайджана и для других Прикаспийских стран СНГ одним из основных мест торговых связей.

Таблица 1.3.

Доля СНГ во внешнеторговых связях Азербайджана (в%).

|                               | 2000 |                      | 2004 |                      | 2005 |                      | 2016 |                      |
|-------------------------------|------|----------------------|------|----------------------|------|----------------------|------|----------------------|
|                               | СНГ  | Дальнее<br>зарубежье | СНГ  | Дальнее<br>зарубежье | СНГ  | Дальнее<br>зарубежье | СНГ  | Дальнее<br>зарубежье |
| Внешне-<br>Торговый<br>оборот | 20,9 | 79,1                 | 25,4 | 74,6                 | 27,5 | 72,5                 | 12,3 | 87,7                 |
| Экспорт                       | 13,5 | 86,5                 | 17,0 | 83,0                 | 20,8 | 79,2                 | 7,2  | 92,8                 |
| Импорт                        | 32,0 | 68,0                 | 34,1 | 65,9                 | 34,4 | 65,6                 | 25,3 | 74,7                 |

Источник: Госкомстат Азербайджанской Республики.

Как видно из таблицы 1,3. торговые связи со странами СНГ всегда занимали особое заметное место во внешнеторговых связях Азербайджана. Даже в определенные периоды показатели торговых связей нашей страны с СНГ достигали весьма высокого уровня. К примеру 27,5% внешнеторгового

оборота , 20,8% экспорта и 34,4% импорта в 2005 году приходилось на страны СНГ. Правда, начиная с 2014 года, наметилась тенденция к заметному снижению этих показателей, однако и сегодня более четверти всего импорта Азербайджана составляют страны СНГ, в том числе 19,2% приходится на долю России, 1,1% - Казахстана и 0,5% - Туркмении.

Таблица 1,4.

Внешнеторговые связи Азербайджана с Прикаспийскими странами СНГ в 2016 году .

| Страны               | Импорт<br>Тыс.долл.США | Экспорт<br>Тыс.долл.США | Сальдо<br>(экспорт-импорт)<br>Тыс.долл.США |
|----------------------|------------------------|-------------------------|--------------------------------------------|
| Всего по стране      | 8 532 447,5            | 9 143 279,8             | 610 832,3                                  |
| Всего по странам СНГ | 2 161 727,7            | 663 612,0               | -1498115,7                                 |
| Россия               | 1 641 809,2            | 409 273,3               | -1 232 535,9                               |
| Казахстан            | 98117,1                | 26 274,2                | - 71 842,9                                 |
| Туркмения            | 38488,9                | 113 787,1               | 75 298,2                                   |

Источник: Госкомстат Азербайджанской Республики

Снижение доли Туркмении в импорте Азербайджана связано с тем, что наша страна практически уменьшила импорт природного газа из

Туркмении, после разработки месторождения природного газа Шахдениз – 2. Но Туркмения занимает заметное место в экспорте Азербайджана.

В современных условиях сотрудничество Прикаспийских стран (России, Казахстана, Азербайджана и Туркмении) в рамках интеграционного объединения СНГ является очень важным и отвечает интересам всех стран. Необходимо совершенствование и углубление взаимных экономических связей на базе развития интеграционных процессов, поднятие интеграционных связей между странами на более высокий уровень. В этом плане формирование таможенного союза представляется эффективным направлением развития интеграционных процессов Прикаспийских стран в рамках СНГ.

Другой важной региональной интеграционной группировкой, в которую входят Прикаспийские страны – Иран, Казахстан, Азербайджан и Туркмения - является Организация Экономического Сотрудничества. Эта организация была создана в 1985 году Ираном, Пакистаном и Турцией с целью развития регионального экономического сотрудничества между странами. В ноябре 1992 года Азербайджан, Казахстан, Туркмения, Таджикистан, Киргизия, Узбекистан и Афганистан также стали членами этой организации. Таким образом, сегодня в Организацию Экономического Сотрудничества (ОЭС) входят 10 стран. Вхождение в ОЭС новых стран ознаменовало новый этап интеграционного сотрудничества в рамках этой организации. Правда, одновременно возникли и новые проблемы. Так, к примеру, трудности трансформации экономик стран- новых членов к рыночной экономике, отсутствие у этих стран конвертируемой валюты, отличия экономической политики новых независимых стран от «старых» членов и т.д. Несмотря на это, экономическое сотрудничество между странами в рамках интеграционной группировки начало развиваться и определились ее перспективы.

Структура управления ОЭС включает следующее:

1. Предусмотренные Уставом организации встречи стран – членов на высшем уровне с целью стимулирования региональной интеграции и международного сотрудничества между странами. Это было официально закреплено после первой встречи глав государств в 1992 году в Тегеране.
2. Совет Министров ОЭС - это высший орган, принимающий решения и претворяющий в жизнь политику организации. Сюда входят министры иностранных дел и назначенные странами-членами министры. В год не менее одного раза проводятся сессии ОЭС по очереди в каждой стране.
3. Совет постоянных представителей – это постоянный орган организации, находящийся в Тегеране, в который входят послы и аккредитованные постоянные представители. Этот орган осуществляет реализацию принятых Советом Министров ОЭС решений и несколько раз в год собирается для обсуждения положения дел.
4. Совет регионального планирования – сюда входят руководители служб планирования стран-членов. Этот орган занимается принятыми программами, их результатами, в рамках Устава формированием новых необходимых программ и их представление Совету Министров для принятия.

В своей работе Совет опирается на комитеты:

- комитет по сотрудничеству по сельскому хозяйству;
- комитет по сотрудничеству в сфере образования и культуры;
- комитет по сотрудничеству в сфере транспорта и коммуникаций;

- комитет по сотрудничеству в сфере охраны окружающей среды и здравоохранения;
- комитет по контролю

Кроме того, ОЭС имеет и свои региональные органы: Банк торговли и развития ОЭС, Страховая компания ОЭС, Консалтинговая компания ОЭС, Компания по судоходству, авиакомпания, торгово-промышленная палата.

С момента своего создания ОЭС для максимального использования имеющегося экономического потенциала стран-членов организации подготовила различные стратегии развития. К сожалению, реальных результатов по этим стратегиям достичь не удалось. Это связано с объективными и субъективными причинами. В первую очередь, различие мнений по тем или иным важным вопросам (например, по статусу Каспийского моря), экономические проблемы сводят до минимума усилия организации в достижении поставленных перед ней целей. Однако, несмотря на это, ОЭС достигнуты определенные успехи в ряде сфер сотрудничества между странами. Отметим коротко важнейшие из них:

### **1. В сфере транспорта и коммуникаций**

В регионе, охватывающим ОЭС имеются благоприятные условия для создания надежной и эффективной транспортной и коммуникационной сети. Первая встреча министров транспорта ОЭС была проведена 25-27 октября в Алма-Ате. На этой встрече с целью формирования и развития шоссейных и железных дорог, совершенствования воздушного и водного транспорта был принят План развития транспортного сектора ОЭС. В Ашхабадской Декларации 1997 года страны-члены ОЭС подтвердили необходимость развития транспортно-коммуникационной инфраструктуры в регионе. На следующий год в Ашхабаде уже был принят десятилетний план развития по транспорту и коммуникациям. Были приняты меры для устранения физических и административных препятствий для свободной

работы железнодорожного и воздушного транспорта. Были подготовлены эскизы новых шоссейных и железнодорожных сетей и опубликованы карты новых маршрутов. Транзитно-транспортное Соглашение ОЭС позволило создать техническую характеристику шоссейных и железных дорог целью беспрепятственного функционирования международных маршрутов. Одновременно это Соглашение позволило координировать и пассажирские перевозки в регионе. В настоящее время Исламский Банк Развития рассматривает различные проекты для оказания технической помощи этой сфере. Существенным достижением в этой сфере является подготовка железнодорожной таможенной политики. Этот документ позволяет выбрать странам-членам благоприятные тарифы в перевозках. Подписание в Баку Меморандума о взаимопонимании явилось основой для открытия нового железнодорожного маршрута Ташкент – Тегеран – Стамбул.

Важным достижением в телекоммуникационной сфере является создание транзитно-европейской фибер оптической систем (TAEFOS). С помощью этой системы предполагается развитие телекоммуникационных услуг между странами-членами ОЭС. Также планируется для организации совместных исследовательских работ в этой сфере сотрудничество между следовательскими центрами стран-членов.

## **2. Торговля и Инвестиции.**

Торговля как эффективный инструмент региональной интеграции постоянно находится на повестке дня ОЭС. Значение торговли особенно возрастает в условиях глобализации. Страны-члены ОЭС хорошо видят современные тенденции в мировой экономике и поэтому в этом направлении проводят активную работу.

Еще в 1991 году был подписан протокол о преференциальном тарифном режиме. Основная цель – создать условия для развития внутрирегиональной торговли на взаимовыгодной основе. К сожалению, из-за расхождений по ряду вопросов это решение так и осталось намерением сторон.

В 1997 году с целью нахождения новых эффективных механизмов для развития внутрирегиональной торговли была создана группа экспертов высокого уровня. Эта группа подписала соглашение «О сотрудничестве в торговой сфере». Это соглашение предусматривало выработку принципов внутрирегиональной торговли, устранение нетарифных барьеров и поэтапное уменьшение тарифных ограничений. Соглашение «О сотрудничестве в торговой сфере» было подписано в 2000 году восьмью членами ОЭС.

В настоящее время перспектива сотрудничества стран в инвестиционной сфере находится на обсуждении экспертной группы. В результате подготовлен документ «План оздоровления инвестиционного климата в регионе ОЭС», который будет представлен на рассмотрение.

### **3. Энергетические и минеральные ресурсы**

Страны ОЭС обладают огромными энергетическими ресурсами. Были сделаны важные шаги по планированию сети нефтяных и газовых трубопроводов, а также в направлении установления связей между электростанциями стран. Исламабадская встреча 8 ноября 2000 года была посвящена этому вопросу. На встрече была принята Декларация «О сотрудничестве в сфере энергетики» и принята программа этого сотрудничества, где предусматривались такие вопросы, как торговля и транспортировка энергоносителей, инвестиции в эту сферу, охрана окружающей среды и др. Предусматривалось, что техническую помощь в реализации этих вопросов окажет Исламский Банк Развития.

Что касается сотрудничества в области эксплуатации минеральных ресурсов, эта проблема наталкивается на нерешенность вопроса о статусе Каспийского моря.

### **4. Сельское хозяйство и промышленность.**

Страны ОЭС обладают богатыми земельными рекреационными и агропромышленными ресурсами и потенциальными возможностями их

использования. Это открывает огромные возможности для развития сельского хозяйства. Для этого региона развитие сельского хозяйства является жизненно важной основой устойчивого развития. На основании технической помощи ФАО(Всемирная продовольственная организация) и Исламского Банка Развития были подготовлены различные варианты поддержки сельского хозяйства региона. Кроме того, был подготовлен документ «Региональное сотрудничество по продовольственной безопасности».

Сотрудничество стран в промышленной сфере в основном основывается на частном секторе, точнее сказать, охватывает сферу развития малого и среднего предпринимательства. С этой целью была создана рабочая группа по оказанию институциональной поддержки развития малого и среднего предпринимательства.

## **5. Международные связи**

ЭС установила тесные связи со многими ведущими международными организациями. Так, взаимные связи установлены со специализированными организациями ООН – UNIDO, UNISEF, UNESCO, UNEP, UNCTAD, с которыми подписаны договора о сотрудничестве. Совместно с этими организациями были разработаны программы в сфере транспорта и коммуникаций, сельского хозяйства, промышленности, энергетики и др. Как пример, можно привести программу «Организация транспортных операций в регионе ОЭС», разработанную совместно с UNCTAD и Исламским Банком Развития.

Анализ показывает, что экономические отношения между странами ОЭС не соответствуют имеющемуся потенциалу. В настоящее время товарооборот между странами ОЭС составляет примерно 3%, что для регионального интеграционного объединения крайне низкий показатель. Низка доля ОЭС и с мировой торговле – всего 1,2% в импорте и всего 1,6% в экспорте.

Азербайджан имеет многосторонние связи со странами ОЭС, особенно с Прикаспийскими странами. Конечно же, среди этих связей основное место занимают торговые связи.

Таблица 1.5.

Внешнеторговые связи Азербайджана со странами ОЭС  
(тыс. долл. США)

| Страны      | Внешняя торговля | Годы       |           |             |
|-------------|------------------|------------|-----------|-------------|
|             |                  | 2000       | 2005      | 2016        |
| Иран        | импорт           | 56830,2    | 76318,4   | 161077,6    |
|             | экспорт          | 7662,2     | 166 468   | 49 683,8    |
|             | баланс           | -49 168,0  | 90 149,6  | - 111 387,8 |
| Казахстан   | импорт           | 57 575,5   | 95 345    | 98 117,1    |
|             | экспорт          | 6664,1     | 17 116,1  | 26 274,2    |
|             | баланс           | - 50 911,4 | 78 178,9  | - 71 842,9  |
| Туркмения   | импорт           | 9 643,8    | 242 945,3 | 38 488,9    |
|             | экспорт          | 8 228,6    | 273 584,1 | 113 787,1   |
|             | баланс           | - 1 415,2  | 30 638,8  | 75,298,2    |
| Пакистан    | импорт           | 1 570,7    | 2 265,2   | 5 860,5     |
|             | экспорт          | 296,4      | 678,9     | 1433,2      |
|             | баланс           | - 1274,3   | - 1586,3  | - 4427,3    |
| Таджикистан | импорт           | 148,1      | 107,7     | 238,5       |
|             | экспорт          | 19585,3    | 78937     | 12 082,0    |
|             | баланс           | 19 437,2   | 78 829,3  | 11 843,5    |
| Турция      | импорт           | 128 502,6  | 313 001,6 | 1 181578,4  |
|             | экспорт          | 104 981    | 275 959,3 | 1 122920    |

|            |         |           |            |            |
|------------|---------|-----------|------------|------------|
|            | баланс  | -23 521,6 | - 37 042,3 | - 48 758,4 |
| Узбекистан | импорт  | 751,3     | 99 800,9   | 11947,2    |
|            | экспорт | 1061,3    | 2 844,3    | 3 418,8    |
|            | баланс  | 310       | - 96 956,6 | - 8528,4   |
| Киргизия   | импорт  | 3 154,6   | 1532,5     | 1087,4     |
|            | экспорт | 1872,6    | 1835,2     | 5037,8     |
|            | баланс  | - 1282    | 302,7      | 4550,4     |
| Афганистан | импорт  | 3,2       | 1,1        | 0,8        |
|            | экспорт | 757,2     | 11678,8    | 44260,3    |
|            | баланс  | 754       | 11677,7    | 44259,6    |

Источник: Госкомстат Азербайджанской Республики.

Как видно из таблицы 1.5. в 2016 году первую позицию во внешней торговле Азербайджана из стран ОЭС занимает Турция, как по импорту, экспорту, так и по внешнеторговому обороту. На второй позиции из Прикаспийских стран ОЭС занимает Иран, а затем Казахстан.

В целом, для расширения интеграционных связей в рамках ОЭС имеются серьезные проблемы и препятствия. Достаточно отметить следующие: разнонаправленность и различная динамика экономического развития стран, различные государственно-политические режимы стран, религиозные противоречия, разная степень «открытости» экономик, борьба за лидерство, валютные проблемы и т.д.

Несмотря на указанные проблемы, надежды на будущее этой региональной интеграционной группировки еще большие. Хотя бы потому, что все страны, входящие в ОЭС связывает общность религии, культура и обычаи, многовековые исторические связи и, наконец, общие границы. Они являются соседями. Страны-члены ОЭС сознают, что поэтапное решение поставленных перед организацией проблем существенно улучшит

экономическое развитие всех стран, позволит решать многие вопросы социально – экономического развития. Поэтому для развития интеграционных процессов в рамках ОЭС необходимо достижение соглашения о создании свободной торговой зоны для всех стран.

## **Глава II. Оценка экономических связей Азербайджана с Прикаспийскими странами.**

### **2.1. Экономические и торговые связи Азербайджана с Россией:**

#### **эволюция и современное состояние**

Азербайджан и Россия относятся к государствам, имеющим уникальную историю, культуру, экономические и политические особенности. Наряду с этим, Азербайджан и Россию, их народы связывает почти двухсотлетняя совместная история, что, естественно, привело к образованию совместных ценностей во многих сферах, в том числе и в экономической сфере. В современный период благодаря совместным усилиям двух стран отношения между Азербайджаном и Россией получили дальнейшее развитие и достигли нового качественного уровня. Нынешнее стратегическое сотрудничество между Баку и Москвой основывается не только на отмеченные исторические корни, но и отвечает требованиям геополитических и геоэкономических процессов на глобальном и региональном уровнях, происходящих сегодня. Известно, что, являясь государством – лидером региона Южного Кавказа, Азербайджанская Республика находится в центре политических, экономических и связанных и связанных с вопросами безопасности интересов России. Кроме того, официальная Москва прекрасно осознает, что после распада Советского Союза огромная экономика - географическое пространство Евразия является зоной стратегических интересов многих ведущих стран мира. И многие эти интересы пересекаются именно с Южным Кавказом и, в том числе с Азербайджаном. Естественно, учитывая все это, Азербайджан в свою очередь, в своей внешнеполитической и внешнеэкономической политике учитывает все эти тенденции и со странами мира, и в особенности с государствами – соседями по региону, строит свои отношения на здоровой и крепкой основе, на принципах взаимной выгоды и соблюдения, как общих ценностей, так и национальных интересов.

Последние 26 лет сотрудничества между Азербайджанской Республикой и ее северным соседом – Российской Федерацией, исходя из объективного подхода можно охарактеризовать следующим образом: несмотря на искусственную напряженность в отношениях между двумя странами в начале 90-х годов, шла ускоренная эволюция этих отношений и в результате достигла сегодня до уровня стратегического партнерства. Эти отношения за эти годы прошли через серьезные испытания и экзамены и, в конце концов, увенчались успехом. И это не случайно. Достаточно раскрыть события и реальности последнего периода – развал Советского Союза в 90-е годы прошлого века, восстановление государственной независимости Азербайджана, разрыв установившихся экономических связей на пространстве бывшего Союза, радикальное изменение геополитической и геоэкономической ситуации на огромном географическом пространстве.

В этот противоречивый период Азербайджан по сравнению с другими республиками бывшего Советского Союза столкнулся с очень трудными и сложными проблемами. Это и проблемы укрепления национальной государственности, установление международных связей, преодоление экономического упадка и социальных трудностей, это и политическое противостояние внутри страны, сепаратистское движение на севере и юге страны и, наконец, самое главное – агрессия со стороны Армении и захват 20% территории Азербайджана. Все это требовало скорейшего формирования новой внешнеполитической и внешнеэкономической политики, определения стратегических ориентиров, установления взаимовыгодного сотрудничества со странами мира и, в первую очередь с соседними государствами для реализации национальных интересов, безопасности и восстановления территориальной целостности страны.

Не случайно, Общенациональный лидер Гейдар Алиев и Президент Азербайджанской Республики Ильхам Алиев неоднократно отмечали огромную роль и значение отношений с Россией во внешней политике

страны, о высоком политико-экономическом потенциале этих отношений и благодаря усилиям двух стран достигнул уровня стратегического партнерства. В свою очередь Президент Российской Федерации Владимир Путин отметил, что это сотрудничество развивается по восходящей линии весьма разнообразно и эффективно.

Напомним, что дипломатические отношения между этими двумя постсоветскими республиками были установлены на основе подписанного 4-го апреля 1992 года в Баку протокола. Однако, в основе реальных и здоровых двусторонних стратегических отношений Азербайджана и России легли «Договор о дружбе, сотрудничестве и взаимной безопасности», подписанный 3 июля 1997 года, а также Бакинская и Московская декларации от 2001-го, 2004-го и 2008-го годов. В результате имевшиеся до 2008 года сложные и противоречивые связи были заменены устойчивыми, искренне дружественными, конструктивными и эффективными добрососедскими отношениями во всех сферах.

Как было отмечено, Азербайджано-Российские отношения до достижения сегодняшнего высокого уровня вынуждены были пройти сложный период. Спустя буквально два-три года после восстановления своей независимости, Азербайджан, несмотря на столкновение геополитических и геоэкономических интересов Запада и России в регионе, выступил с инициативой по созданию транснационального проекта эксплуатации нефтегазовых месторождений Каспия и их доставки на мировые рынки. Это, естественно, вызвало «конкурентные» чувства у определенных кругов официальной Москвы, выразившиеся в экономическом и политическом давлении на Азербайджан.

Поэтому, не случайно, с первых дней установления отношений между Азербайджаном и Россией на повестке дня были такие вопросы как справедливое решение Армяно-Азербайджанского Нагорно-Карабахского конфликта, определение статуса Каспийского моря и дележ его акватории

Прикаспийскими странами, расширение внешнеэкономических связей, борьба с сепаратизмом и терроризмом, развитие сотрудничества в гуманитарной сфере.

Таким образом, согласно общему мнению экспертов отношения между Азербайджаном и Россией за последние 26 лет, прошедшие путь от «сложного» до «стратегического сотрудничества», можно охарактеризовать и разделить на следующие этапы:

1. Противоречивый период – после восстановления государственной независимости с апреля 1991 года до октября 1993 года.
2. Начало конструктивного диалога – с октября 1993 года до января 2001 года.
3. Этап взаимовыгодного сотрудничества и формирование общих интересов – с января 2001 года до июля 2008 года.
4. Этап стратегического партнерства – с июля 2008 года до сегодняшнего дня.

Формирование добрососедских отношений между Азербайджаном и Россией, определение общих интересов и на их основе взаимовыгодное сотрудничество стало возможным реализовать благодаря политической и дипломатической деятельности Общенационального лидера Гейдара Алиева, его богатого опыта государственного деятеля. Именно с его приходом к политической власти существующее в отношениях двух стран недоверие и холод постепенно были устранены и установилось нормальное сотрудничество.

Опыт государственного управления и дальновидность Гейдара Алиева позволили Азербайджану укрепить свои позиции в регионе, четко определить приоритеты и принципы внешней политики страны. Азербайджан ясно показал свою заинтересованность в сохранении исторически сложившихся отношений со странами бывшего Союза и, в

первую очередь, с Россией. Кроме того, приоритетами внешней политики Азербайджана является установление со всеми странами мира и, в особенности, соседними государствами, экономических, политических и культурных связей, сотрудничать с международными и региональными организациями, решать создающиеся проблемы в рамках международного права и т.д. В этом отношении установление здоровых добрососедских отношений с Россией, расширение в перспективе многосторонних связей, в том числе и экономических, имеют исключительное значение для Азербайджана. В свою очередь Россия в отношении нашей страны сделала конструктивные изменения, усилила тенденции на сближение, тем самым позволив поднять эти отношения на качественно новый уровень.

Благодаря заслугам Гейдара Алиева Российские нефтяные компании были привлечены к «Контракту века» в сентябре 1993 года между Государственной Нефтяной компанией Азербайджана и российским «Лукойлом» было подписано рамочное соглашение по сотрудничеству по нефтедобыче и другим сферам экономики. В результате российская нефтяная компания как равноправный партнер вошел в состав консорциума и в ноябре 1993 года был подписан соответствующий пакет документов.

18 января 1996 года между Азербайджанской Республикой и Российской Федерацией было подписано соглашение о регулировании отношений по поводу транспортирования азербайджанской нефти по территории России, и в этой связи об ответственности и деятельности сторон. Согласно соглашению иностранные компании и фирмы после проведения переговоров с Россией, подготовили и подписали многосторонние контракты, где были оговорены все коммерческие и правовые аспекты деятельности.

В результате 25 октября 1997 года была начата транспортировка азербайджанской нефти по северному маршруту. В этой связи на границе Азербайджана и России – в Гусарском районе в населенном пункте

Ширвановка был сдан в эксплуатацию построенный нефтеизмерительный узел. Построенный Азербайджанской Международной операционной компанией с помощью ГНКАР и российской «Транснефть», этот узел позволяет точно определять общий объем транспортируемой нефти, ее качество. На церемонии открытия участвовали Президент Азербайджанской международной операционной компании, Президент Государственной Нефтяной компании Азербайджана и представитель компании «Транснефть». Тем самым был дан старт транспортировки азербайджанской нефти по северному маршруту. Это знаменательное событие стало возможным благодаря подписанию ряда ведущих нефтяных компаний стран мира. По нефтепроводам Дюбенди-Боюкшор и Сиазань – Ширвановка в день предполагалось транспортировать 2,5 тыс. тонн сырой нефти. Только в течение 1997 года по северному маршруту было экспортировано 120 тыс. тонн нефти. Конечно, в своевременной сдаче объекта большую роль сыграла и Азербайджанская международная операционная компания. Сданный в эксплуатацию нефтеизмерительный узел был оснащен современным оборудованием, произведенным в США и, отвечал мировым стандартам. Восстановление деятельности нефтепровода Баку – Новороссийск, общей протяженностью 1400 км, сыграло огромную роль для экономики Азербайджана. Добываемая нефтяной компанией Азербайджана сырая нефть транспортировалась нефтепроводом Баку – Новороссийск и с территории России, из порта Новороссийск реализовывалась. Начиная с 1997 года до сегодняшнего дня, было транспортировано миллионы тонн сырой нефти. До сдачи в эксплуатацию нефтепровода Баку – Супса или когда возможности этого нефтепровода были ограничены, нефтепроводом Баку – Новороссийск осуществлялся экспорт сырой нефти и Азербайджанского нефтяного консорциума. Так, только в 2005 году по этому маршруту было экспортировано 4,1 млн. тонн нефти. Эта нефть была доставлена в Италию, Румынию, Болгарию, Китай, Хорватию, Францию, Испанию и др. страны. Как и другие нефтепроводы, маршрут Баку - Новороссийск сыграл важную

роль в укреплении экономики Азербайджана и превращения страны в лидера региона.

Как отмечалось, Бакинская декларация, подписанная 1 января 2001 года между Азербайджаном и Россией, явилась важным шагом в укреплении двустороннего сотрудничества между двумя странами. Этот документ, с одной стороны, определил ориентиры стратегического партнерства двух стран в области региональной безопасности, в том числе ответственность стран за будущее Кавказа, с другой стороны, полностью снял напряженность, созданную в отношениях двух стран, имеющиеся с начала 90-х годов.

Важнейшим документом, определившим возможности и перспективы стратегического партнерства между двумя странами, явилась подписанная в столице России «Московская Декларация». В ней отмечалось, что для устойчивого развития региона стороны приложат все имеющиеся возможности и усилия. Подтверждалось, что в целях обеспечения безопасности и создания всех условий для эффективного сотрудничества необходимо скорейшее решение всех конфликтов, в том числе Нагорно-Карабахского конфликта, причем мирным путем и на основе соответствующих резолюций Совета Безопасности ООН и решений ОБСЕ.

Таким образом, основываясь на Московской Декларации, Азербайджан и Россия определили стратегическое партнерство как в политической, торгово-экономической, гуманитарной, так и в вопросах безопасности и обороны. Одновременно Россия еще раз подтвердила территориальную целостность Азербайджана и необходимость скорейшего решения Нагорно-Карабахского вопроса.

Стратегическое партнерство с такой страной как Россия, обладающей огромным экономическим потенциалом и выгодной геополитической позицией, является для Азербайджана исключительно важной и поэтому находится в центре внешнеполитической политики

страны. После распада Союза, разрыв экономических связей между двумя странами серьезно отразились на экономике двух стран. Благодаря усилиям обеих стран сегодня Россия превратилась в основного экономического партнера Азербайджана. В настоящее время ведутся работы по дальнейшей диверсификации товарооборота, уменьшения рисков во взаимной экономической деятельности, укреплению эффективных двусторонних связей. Статистика показывает, что за последние года повысилась инвестиционная активность, банковская деятельность, установлены эффективные связи в машиностроении и кораблестроении. При этом самой высокой точки экономическое сотрудничество достигло в 2014 году. В этом году в экономику Азербайджана российскими инвесторами было вложено инвестиций на сумму 349,8 млн долларов, что составило 6,1% всех зарубежных инвестиций. Россия по этому показателю среди зарубежных инвесторов занимает шестое место.

На пространстве СНГ Россия считается благоприятным торговым партнером Азербайджана. Основная часть товарооборота падает на промышленную и сельскохозяйственную продукцию. За последние годы импорт сельскохозяйственной техники из России возрос на 62%. При этом по данным Госкомстата объем товарооборота достиг 4 млрд. долларов США.

В настоящее время экономическое сотрудничество между двумя странами регламентируется следующими основными принятыми на государственном уровне документами: «Договор об основных принципах и направлениях экономического сотрудничества между правительствами Азербайджанской Республики и Российской Федерации» (2002 год), «Межправительственная комиссия по экономическому сотрудничеству между Азербайджанской Республикой и Российской Федерацией», «Программа экономического сотрудничества между Азербайджанской Республикой и Российской Федерацией до 2020 года», «Рабочая группа по сотрудничеству в области сельского хозяйства между Азербайджанской

Республикой и Российской Федерацией», «Рабочая группа между Министерством Энергетики Азербайджанской Республики и Министерством Энергетики Российской Федерации». В экономической сфере между Азербайджаном и Россией подписано более 45 документов.

Вместе с тем, и азербайджанские инвесторы вкладывают свои капиталы в экономику России, создавая новые рабочие места. Так лидер в республике по производству продовольственных товаров, торговле сельскохозяйственной продукцией, группа «Азерсун холдинг», одновременно является одним из ведущих экспортеров страны. Так, в 2010 году холдинг открыл чаеразвесочную фабрику в город Белореченск Краснодарского края. Сегодня эта фабрика производит чай трех видов: «Азерчай», «Марьям» и новый бренд для российского рынка чай «Кубань». Инвестиционная стоимость фабрики 2,5 млн. долларов США. Всего за эти годы фирма вложила в экономику Краснодарского края более 22 млн. долларов инвестиций, открыло более 400 новых рабочих мест. Кроме того, здесь функционируют продовольственные объекты, логистические подразделения «Азерсуна». В Белореченске открылся и завод по производству плодовоовощных консервов мощностью 50 млн. банок в год.

Сегодня Россия является основным торговым партнером Азербайджана. В настоящее время в стране успешно функционируют фирмы с российским капиталом. Российские фирмы сложили в экономику Азербайджана более 3 млрд. долларов инвестиций, выполняют госзаказ, а сумму 69,5 млн. манатов. Азербайджанские предприниматели вложили в экономику России более 1 млрд. долларов инвестиций.

Анализ торговых связей Азербайджана и России показывает, что в импортно-экспортных операциях Россия занимает ведущее место в товарообороте страны. Интересно это проследить на примере стран СНГ.

Таблица 2.1

Товарооборот Азербайджана с Россией и другими странами СНГ  
(тыс.долларов США)

|                                        | 2012       | 2013       | 2014       | 2015       | 2016       |
|----------------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Товарооборот<br>всего – в том<br>числе | 33650854,3 | 34687919,3 | 31016306,5 | 21945815,0 | 17675727,3 |
| СНГ - всего                            | 3630065,0  | 4062880,4  | 2921244,1  | 2787471,5  | 2825339,7  |
| Российская<br>Федерация                | 2338354,6  | 2583022,8  | 1954751,7  | 1855692,3  | 2051082,5  |
| Беларусь                               | 79719,4    | 102931,4   | 99032,7    | 93674,6    | 124537,9   |
| Казахстан                              | 393427,4   | 370997,6   | 250895,6   | 116883,4   | 124391,3   |
| Туркменистан                           | 91629,8    | 88152,4    | 51201,2    | 52433,9    | 152276,0   |
| Узбекистан                             | 19550,8    | 21447,9    | 61512,2    | 17041,4    | 15366,0    |
| Киргизия                               | 28917,6    | 14528,0    | 27502,9    | 8165,2     | 6725,2     |
| Молдова                                | 9037,6     | 4205,7     | 5501,4     | 4007,9     | 4452,4     |
| Таджикистан                            | 44149,7    | 13805,9    | 2824,7     | 6443,8     | 12320,5    |
| Украина                                | 625318,1   | 864689,2   | 468021,7   | 833129,0   | 334177,9   |

Источник: Госкомстат Азербайджанской Республики.

Как видно из таблицы 2.1. начиная с 2012 года товарооборот между Азербайджаном и Россией неуклонно рос, лишь в 2014 году произошло замедление, однако в 2016 и в первые месяцы 2017 года наблюдается рост.

В июне 2016 года Министерство Экономики Азербайджанской Республики организовало Азербайджано-Российский бизнес форум. Здесь еще раз было отмечено, что за последние пять лет было проведено более 40

мероприятий, связанных с экономическими связями и что Россия является одним из основных торговых партнеров Азербайджана.

## **2.2. Современное состояние экономического сотрудничества**

### **Азербайджана с Ираном.**

Сегодня Азербайджан в Каспийском регионе играет незаменимую роль в претворении в жизнь энергетических и транспортных проектов. Здесь основной стратегической целью является обеспечение устойчивого экономического развития страны, благосостояния народа, и одновременно создать основу для безопасности и стабильности для всего региона. Сотрудничество между странами – соседями – Азербайджаном и Ираном основывается на равноправной и взаимовыгодной основе. Основываясь на этих принципах экономические, социально-гуманитарные связи между этими странами развиваются по восходящей линии.

В создании в отношениях между Азербайджаном и Ираном взаимного доверия огромная роль принадлежит Общенациональному лидеру Гейдару Алиеву. В целом, за последние 20 лет совершенные лидерами двух государств официальные визиты, встречи в рамках различных международных форумов, принятые решения, подписанные соглашения сыграли огромную роль в углублении экономического сотрудничества между странами.

Интерес Ирана к всестороннему сотрудничеству с Азербайджаном объясняется не только стратегической географической позицией и богатыми запасами углеводородного сырья, но и тем, что в стране создана социально-политическая и экономическая стабильность, позволяющая стране демократически развиваться, участвовать в международной экономической интеграции и укреплять свою государственность.

Добрососедские отношения между Азербайджаном и Ираном, особенно в последние годы, позволяют развиваться экономическим связям по различным направлениям. Так, благоприятная геоэкономическая позиция, как Азербайджана, так и Ирана, богатый экономический потенциал позволяют углублять существующее экономическое сотрудничество. В настоящее время Иран является одной из основных стран в экспортно-импортных операциях Азербайджана, причем объем товарооборота между странами растет из года в год. Предприниматели Ирана имеют значительный вес в зарубежных инвестициях Азербайджана, потому что экономические связи между странами охватывают различные сферы и отрасли экономики.

Высокий уровень политических отношений, широкая договорно-правовая база в свою очередь создают широкие возможности для развития экономических связей, поэтому эти две страны успешно сотрудничают в экономической сфере. Одним из основных направлений экономического сотрудничества являются двусторонние торговые связи, которые имеют тенденцию к постоянному расширению.

Сегодня структура торговых связей между странами многосторонняя, охватывает нефтегазовую промышленность, строительство, сельское хозяйство и др. отрасли.

Претворяется в жизнь успешное экономическое сотрудничество в области энергетики. Так, в настоящее время полностью завершено строительство тепловых электростанций «Эрдебиль-Имишли» и «Имишли - Юг», «Сальян-Масаллы-Астара (Иран)», которые играют важную роль в энергоснабжении этих районов.

Экономическое сотрудничество в транспортно сфере также занимает важное место в отношениях двух стран. Сдача в эксплуатацию автомобильного моста Джульфа – Джульфа ( Иран), соединяющего Нахичеванскую Автономную Республику с Восточной областью Ирана,

способствовало расширению экономических связей, международным транзитным перевозкам грузов, и с точки зрения обеспечения комфортного передвижения двух стран имеют исключительное значение.

Благодаря расширению договорно-правовой базы между двумя странами успешно развиваются экономические связи в области связи и высоких технологий, сельского хозяйства, туризма и образования, здравоохранения, мелиорации и культуры.

В последние годы Азербайджан и Иран активно сотрудничают в сфере транспортного коридора Север-Юг. В Азербайджане для расширения транзитных перевозок реализованы необходимые меры, транспортная инфраструктура республики практически реконструирована в соответствии с мировыми стандартами. А ввод в эксплуатацию железной дороги между Ираном и азербайджанской Астарой значительно оживят транспортный коридор Север – Юг.

Конечно, в целом транспортно – коммуникационные коридоры имеет важное значение для всех стран Каспийского региона и, естественно для Азербайджана и Ирана. Эти коридоры, с одной стороны, повысят роль двух стран в международных транзитных перевозках грузов и, с другой – усилят двустороннее экономическое сотрудничество между двумя странами.

Сегодня имеется очень хорошие перспективы для эффективного сотрудничества между двумя странами в нефтегазовой сфере. Иран расширяет инвестиции в нефтегазовые месторождения Азербайджана. Речь идет о совместной разработке нефтегазовых месторождений Каспия, что раскрывает новые возможности.

Однако следует отметить, что несмотря на значительную протяженность границы между двумя странами, имеющегося с двух сторон экономического потенциала, стратегический анализ показывает, что объем товарооборота между Азербайджаном и Ираном не столь велик. Недавний

визит в Иран Президента Азербайджанской Республики Ильхама Алиева, проведенные переговоры и договоренности в ближайшем будущем будут способствовать росту товарооборота между двумя странами.

Иран по всем направлениям экономических связей и, в том числе, в сфере энергетики готов расширять сотрудничество с Азербайджаном. Богатый энергетический потенциал двух стран является хорошей гарантией углубления сотрудничества в этой области. Использование этого потенциала отвечает экономическим интересам обеих стран. По взаимному соглашению двух стран в городе Мешкин будет построена солнечная энергостанция. У Азербайджана в этой области накоплен достаточный опыт и реализация совместного проекта создаст хорошую основу для взаимовыгодного сотрудничества.

За последние три года Азербайджано-Иранское экономическое сотрудничество поднялось на новый уровень. Лидеры двух стран за этот период восемь раз встречались, подписано около 40 документов. Проведено три заседания Государственной Комиссии по экономике, торговле и гуманитарной сфере между Азербайджаном и Ираном. Высокий уровень политических связей между двумя странами создает в свою очередь широкие возможности для расширения экономических отношений. Так за этот период были подписаны соглашения «Худаферин» и «Гызгаласы», «Ордубад» и «Маразад» о строительстве и сдаче в эксплуатацию электростанций. Кроме того, завершен первый этап транспортного коридора «Север-Юг».

Расширяются торговые связи между двумя странами. Только за 2016 года товарооборот вырос на 60%. В том же году в Нефтчалинской промышленной зоне заложен фундамент строительства совместного Азербайджано-Иранского автомобильного завода. Запущено движение пассажирского поезда Нахичевань – Джульфа – Тебриз – Тегеран – Мешед.

Сегодня в экономике Азербайджана функционирует более четырехсот предприятий (фирм) с иранским капиталом, всего инвестировано капитала на сумму более 2,5 млрд. долларов США.

Торговые связи между Азербайджаном и Ираном имеют глубокие исторические корни. И сегодня торговые связи продолжают развиваться. Из приводимой таблицы 2.2. видно, что за 2016 год наметилась тенденция к росту торговых операций.

Таблица 2.2.

Показатели внешней торговли между Азербайджаном и Ираном

( тыс.долл)

|              | 2012     | 2013     | 2014     | 2015     | 2016     |
|--------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Товарооборот | 263787,1 | 281029,7 | 186597,9 | 124712,4 | 210761,4 |
| Импорт       | 176444,8 | 207682,3 | 147156,2 | 90455,4  | 161077,6 |
| Экспорт      | 87342,3  | 73347,4  | 39441,7  | 34257,0  | 49683,8  |

Источник: Госкомстат Азербайджанской Республики.

Как видно из таблицы 2.2 в 2012-2013 гг. импорт увеличился, а экспорт уменьшился, затем в 2014-2015 гг. импорт уменьшился, и общий товарооборот заметно снизился. Однако в 2016 году наметился рост торговых операций между двумя странами. Эта тенденция продолжается и в 2017 году. Так, по данным Госкомстата АР за девять месяцев текущего года товарооборот по сравнению с прошлым годом вырос на 30%.

В Азербайджано-Иранских двусторонних отношениях особое место занимают экономические связи. С 1992 года по сегодняшний день между двумя странами подписано около 100 документов по вопросам экономики. Азербайджан и Иран активно сотрудничают в нефтегазовой и нефтехимической промышленности, особенно это касается экспорта этих продуктов, а также вложения капитала. Так, 10% долевого участия месторождения «Шахдениз» по договору принадлежит иранской фирме NICO. Кроме того, с 1993 года у нас в стране функционирует бакинский филиал BankMelliIran.

Одним из важнейших документов, регламентирующих экономические отношения двух стран, явился договор о транспортном коридоре «Север - Юг». Этот договор был подписан 12 сентября 2000 года в Санкт – Петербурге с участием Российской Федерации, Ирана и Индии и вступил в силу 21 мая 2002 года. Азербайджан присоединился к этому договору 20 сентября 2005 года.

Основной целью создания транспортного коридора является повышение эффективности транспортных и пассажирских перевозок, обеспечение выхода этих перевозок на международные рынки, увеличение объема и качества перевозок, особенно транзитных, усиление вопросов безопасности перевозок.

Транспортный коридор «Север - Юг» охватывает в единую систему магистральные транспортные коммуникации Индии, Омана, Ирана, Прикаспийских стран, Прибалтийских стран, затем Северную и Западную Европу и обратно. Основные перевозки предполагают, начиная с Северной и Западной Европы через территорию России до Астрахани, а затем оттуда железной дорогой в Иран по трем маршрутам:

1. Транскаспийский маршрут: с российской стороны Астрахань и Махачкала, с иранской стороны из портов Энзели, Эмирбада и Ноушер на иранскую территорию;
2. Восточный маршрут: через территорию Казахстана и Туркмении непосредственно на территорию Ирана;
3. Западный маршрут: с территории России через Астрахань и Махачкалу железной дорогой на территорию Азербайджана через Самур до Астары, а оттуда за счет соединения Азербайджанской и Иранской Астары железной дорогой на территорию Ирана.

Все три маршрута, проходя через территорию Ирана будут продолжены до Персидского залива и Индии вплоть до стран Юго-Восточной Азии и Китая. Это позволит за короткий период и значительно меньшими затратами осуществлять перевозки из Европы до Азии.

Между тем следует особо отметить, что из всех этих маршрутов наиболее привлекательным выглядит проходящий через территории Азербайджана маршрут. Во-первых, более короткое расстояние, во-вторых за более короткое время, в-третьих, существующая транспортная инфраструктура, и, наконец, фактор лишь одной транзитной страны.

Таким образом, создание международного транспортного коридора «Север-Юг» открывает широкие возможности для Азербайджана, что требует незамедлительного решения ряда вопросов. Поэтому 7 декабря 2015 года Президент Азербайджанской Республики Ильхам Алиев подписал Распоряжение об ускорении работ, связанных с международным транспортным коридором «Север-Юг», касающихся территории Азербайджана. Кроме того, 23 февраля 2016 года состоялся официальный визит Президента Азербайджана в Иран, где было подписано рамочное соглашение между Ираном и Азербайджаном по увязке железных дорог двух стран, а также строительства железнодорожного моста через реку Астара.

Таким образом, за последние три год, особенно после снятия санкций по ядерной программе, Азербайджано-Иранские экономические отношения перешли к этапу укоренного и динамичного развития. Сегодня эти отношения не ограничиваются рамками двусторонних, а охватывают экономические отношения в формате региональных и международных проектов, что подчеркивает их большую перспективу.

### **2.3. Экономические отношения Азербайджана с Казахстаном и Туркменией**

Из азиатских Прикаспийских стран самым близким союзником и стратегическим партнером Азербайджана выступает Казахстан. Вообще-то, это две страны по своему географическому положению, природным ресурсам в Каспийском регионе занимают заметное место. В отличие от других Прикаспийских стран, отношения между Азербайджаном и Казахстаном всегда развивались по восходящей линии и сегодня достигли высочайшего уровня – союзника. Обе страны по стратегическим вопросам практически выступают с одинаковых позиций и поддерживают обоюдные интересы. К примеру, по вопросу правового статуса Каспийского моря, привлечения иностранных инвестиций для разработки новых месторождений углеводородов, доставки энергоносителей на мировые рынки эти две страны всегда выступали с одинаковых или схожих позиций, поддерживая интересы двух стран.

Еще в марте 2004 года подписанное между Азербайджаном, Россией и Казахстаном соглашение о разделении дна Каспийского моря, явилось важным документом в направлении решения проблемы.

Баку – Тбилиси – Джейхан и TRACEKA являются транснациональными проектами, в которых две страны активно участвуют и

сотрудничают. Прохождение транспортно-коммуникационных коридоров «Север-Юг» и «Восток-Запад» через Каспийский регион заметно повышает роль региона в интеграционных процессах. При поддержке Европейского Союза Азербайджан и Казахстан в рамках проекта TRACEKA активно сотрудничают по восстановлению транспортного коридора Азия – Кавказ – Европа и Великого Шелкового пути.

Вообще-то, между двумя странами подписано более 70-ти межгосударственных и межправительственных соглашений по тем или иным направлениям экономического, гуманитарного и культурного сотрудничества.

Среди них можно выделить следующие:

- О стратегическом партнерстве и сотрудничестве;
- Соглашение о морской торговле и сотрудничеству в этой области;
- Соглашение о сотрудничестве в области стандартизации, метрологии и сертификации;
- Соглашение о сотрудничестве в таможенном деле;
- Соглашение о сотрудничестве в области охраны окружающей среды;
- О безвизовом перемещении граждан Азербайджанской Республики и Республики Казахстан;
- Соглашение о сотрудничестве в сфере образования и др.

Казахстан сегодня испытывает проблемы по доставке своих энергоносителей на мировые рынки и, прежде всего, в Европу. Поэтому Казахстан считает, что Кавказский коридор является с экономической точки зрения наиболее эффективным и коротким маршрутом выхода на мировые рынки. Казахстан планирует свою нефть по дну Каспийского моря через Баку, оттуда через Средиземное море доставлять в европейские страны. В этой связи Казахстан готов сотрудничать с Азербайджаном в реализации этого проекта.

По официальным статистическим данным еще в период Советского Союза Казахстан посредством Каспийского моря доставлял в Баку 7 млн. тонн нефти, но после известных событий эти связи были прерваны. В новых условиях сегодня ведутся работы по восстановлению этих функций в порту Актау: выделены специальные средства на паромную переправу, строительство нефтезаправочных установок и на этой основе станет возможным доставлять в Баку до 10 млн. тонн нефти. Из Баку эта нефть будет доставляться в Болгарию, Украину и Турцию.

Анализ торговых отношений между двумя странами показывает, что их сегодняшний уровень не в полной мере соответствует экономическому потенциалу этих стран и требованиям времени.

Таблица 2.3.

Показатели внешней торговли между Азербайджаном и Казахстаном

(тыс. долл)

|              | 2012     | 2013     | 2014     | 2015     | 2016     |
|--------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Товарооборот | 393427,4 | 370997,6 | 250895,6 | 116883,4 | 124391,3 |
| Импорт       | 340557,1 | 306763,3 | 221056,1 | 98925,6  |          |
| Экспорт      | 52870,3  | 64234,3  | 29839,5  | 17957,8  |          |

Источник: Госкомстат АР

Как видно из таблицы 2.3. товарооборот между двумя странами в 2012 году достиг 393,4 млн. долларов, что по сравнению с 2005 годом выросло более чем в 2,5 раз. Однако, начиная с 2014 года, наметилась тенденция к заметному снижению не только товарооборота, но экспортно-импортных операций. Видимо, сотрудничество в области транспортно – коммуникационных коридоров, увеличение транзитных и пассажирских

перевозок позволит значительно увеличить показатели товарооборота между двумя странами.

Одной из Азиатских Прикаспийских стран, обладающей выгодной геоэкономической позицией и богатыми природными ресурсами, является Туркмения. Туркмения занимает 4-ое место в мировой классификации по запасам природного газа (около 9,5 % общемирового объема), 10-е место – по добыче газа (около 4,5% мировой добычи). Вместе с тем, из-за того, что страна не имеет свободного доступа к океану, у Туркмении существует проблемы доставки своего газа на мировые рынки. Международные позиции страны могут в перспективе окрепнуть благодаря месторождению Галканыш, которое является по потенциалу вторым газовым месторождением в мире. Однако для этого Туркмении необходимо создать альтернативные возможности для выхода на мировые рынки. Сегодня Туркмения еще со времен Советского Союза вынуждена экспортировать свой газ по старым трубопроводам через Россию. С решением правового статуса Каспийского моря, возникает возможность решения указанной проблемы. Проект транскаспийского трубопровода позволит посредством Южного газового коридора транспортировать туркменский газ до Европы. Азербайджан готов к сотрудничеству в этом проекте и участвовать в инвестициях. Кроме того, уменьшение объемов экспорта газа через Россию вынуждают Туркмению активизировать переговоры по указанному проекту.

В целом экономики Азербайджана и Туркмении имеют определенные схожести. Нефтегазовая промышленность всегда связывала эти страны. Машиностроение и химическая промышленность занимали важное место в экономике обеих стран. Каспийское море хотя и является отдельительной границей между двумя странами, тем не менее, также их связывает. Каспий является важным транспортным средством между двумя странами. Естественно, что совместное экономическое сотрудничество между Азербайджаном и Туркменией по добыче нефти и газа, судоходстве,

рыболовстве и других областях может дать заметный эффект обеим странам и в этом направлении необходимо развивать экономические отношения.

Достаточно привести один факт. Пятая часть Каспия принадлежит Туркмении и в этой части моря в прошлые годы азербайджанскими специалистами на основании исследований были обнаружены 60 перспективных структур. Между Азербайджаном и Туркменией были всегда тесные связи и сотрудничество по добыче нефти и газа со дна моря и наши нефтяники в туркменском секторе Каспия проводили многочисленные поисковые и бурильные работы. Азербайджанские геологи, ученые, нефтяники хорошо владеют ситуацией в туркменском секторе моря, что является верной основой для делового сотрудничества в будущем.

Однако, следует отметить, что несмотря на установившиеся международные связи между двумя странами, усилиям двух сторон по их развитию, в решении ряда проблем, в частности, по проблеме использования энергоресурсов Каспия, в результате политического влияния ряда стран, возникают трудности, холодность в отношениях, что не отвечает национальным интересам обеих стран. Думается, что все эти проблемы будут решены дипломатическим путем, и отношения между Азербайджаном и Туркменией будут развиваться на основе добрососедства, дружбы и взаимной выгоды по всем направлениям экономического и гуманитарного сотрудничества. Президент Азербайджана Ильхам Алиев отметил важность этих отношений не только для Каспийского региона, но и Центральной Азии, Кавказу и еще большему географическому пространству.

Сегодня позиции Азербайджана Туркмении сближаются по многим вопросам сотрудничества: двустороннего, регионального, в области коллективной безопасности. Отметим, что веками наши народы устанавливали активные, крепкие связи и сегодня отношения между двумя странами должны основываться на этой исторической основе, на общности языка, культуры и духовных ценностей.

Превращение Каспийского моря в пространство мира и стабильности, претворение в жизнь в Каспийском регионе новых энергетических и транспортно-коммуникационных проектов, отвечает национальным интересам обеих стран и послужит повышению благосостояния народов Азербайджана и Туркмении.

В настоящее время уровень торговых связей Азербайджана и Туркмении характеризуется следующим образом.

Таблица 2.4.

Показатели внешней торговли между Азербайджаном и Туркменией.

( тыс. долл.)

|              | 2012    | 2013    | 2014    | 2015    | 2016     |
|--------------|---------|---------|---------|---------|----------|
| Товарооборот | 91629,8 | 88152,4 | 51201,2 | 52433,9 | 152276,0 |
| Импорт       | 58915,6 | 39852,1 | 38002,6 | 32814,9 |          |
| Экспорт      | 32714,2 | 48300,3 | 13198,6 | 19619,0 |          |

Источник: Госкомстат АР.

Как видно из таблицы 2.4. в 2016 году товарооборот между двумя странами вырос почти в 3 раза, и эта тенденция продолжается в 2017 году и по уровню торговых связей Туркмения занимает 6-ое место в товарообороте Азербайджана.

Думается, что дальнейшие успехи в экономическом сотрудничестве между двумя странами во многом будет зависеть от степени международных инициатив Ашхабада и от уровня гибкости туркменской власти.

## **Глава III. Направления развития экономического сотрудничества**

### **Азербайджана с Прикаспийскими странами.**

#### **3.1. Формирование и развитие транзитно- коммуникационного потенциала Прикаспийских стран.**

Развитие транспортной системы для Азербайджана, имеющего благоприятное географическое положение, представляет огромное значение. Наряду со связью, образованием, здравоохранением, энергетикой транспорт, как важный элемент инфраструктуры экономики призван обеспечивать первостепенные потребности страны, служить реализации социально – экономических, внешнеэкономических приоритетов государства. Транспорт является одним из приоритетов развития экономики Азербайджана и поэтому находится в центре внимания и контроля государства.

Начиная с 2006 года, были разработаны комплекс мер и направлений развития транспортного сектора экономики. Эти меры охватили все направления транспортной системы страны: морскую, автомобильную и железнодорожную. В результате, в 2013 году состоялось открытие судостроительного завода. В настоящее время в окрестностях города Баку, в поселке Алят, идет строительство крупнейшего в Каспийском регионе современного международного торгового порта. Сегодня строительство порта осуществляется на суше. Практически осуществлена стыковка дорожной инфраструктуры, соединяющей порт с магистралью, кроме того завершено строительство вплоть до порта железной дороги. Окончательное завершение всех работ превратит Азербайджан в один из крупнейших транзитных и логистических центров в транспортном коридоре «Восток-Запад».

Проводится большая работа по восстановлению инфраструктуры автомобильных дорог. Особое место в этой работе отводится городу Баку. Так, на основе распоряжений Президента Ильхама Алиева «Программы мер

по ускоренному социально-экономическому развитию в 2006-2007 годах поселков города Баку», «Государственной программы развития в 2014-2016 годах города Баку и его поселков» и «Государственной программы общественно-экономического развития в 2014-2016 годах Баку и его окрестных поселков» идет модернизация и строительство автомобильных дорог. Так, полностью реконструирована автомобильная дорога Сабунчи-Забрат в ее части Забрат-Бузовны, окружная дорога Маштаги-Бузовны, сдана в эксплуатацию дорога, ведущая в поселок Гала. В городе Баку по распоряжению Президента построены автомобильные туннели, узлы, наземные и подземные пешеходные переходы, реконструированы многие дороги, возведены мосты. Во время первых Европейских игр были введены лондонские такси, которые превратились в определенный символ города. Практически все автобусы перешли на карточную систему оплаты.

Большая работа проводится и по реконструкции и строительству дорог в районах республики. Особо следует отметить дороги в южном и северном направлении страны.

Особое место в проведенной работе занимает железнодорожный транспорт. Как известно, 30 октября 2017 года в Баку состоялась торжественная церемония официальной сдачи в эксплуатацию железнодорожного маршрута Баку-Тбилиси-Карс. Ввод в эксплуатацию железнодорожной линии Баку-Тбилиси-Карс (БТК) возродил идею превращения Азербайджана в центральный узел, соединяющего Восток и Запад. В официальной информации отмечается, что это самый выгодный и самый короткий маршрут из Китая в Европу.

Железная дорога Баку-Тбилиси-Карс позволяет странам Центральной Азии – Туркмении, Казахстану, Узбекистану, Киргизии и Таджикистану, а также Афганистану упростить выход в Европу и мировые рынки. Так, исследования показывают, что БТК значительно короче Российского наземного маршрута перевозки грузов из Китая в Европу и одновременно занимает намного меньше времени.

Кроме того, прогноз перевозок показывает, что возможности проекта в ближайшие годы стремительно будут расти. Так, на третий год эксплуатации БТК объем перевозок в год достигнет 3-5 млн. тонн, на пятый год эксплуатации – 6-8 млн. тонн, а в последующие годы планируется довести в годовом исчислении пассажирские перевозки до 3 млн. пассажиров, а грузовые перевозки – до 17 млн. тонн. Это даст большой импульс для развития экономики Азербайджана. Уже в ближайшие годы годовой доход от эксплуатации маршрута БТК достигнет 50 млн. долларов.

Напомним, что общая протяженность БТК 846 километров, из них 504 км проходят по территории Азербайджана, 263 км железной дороги проходит через Грузию, 79 км дороги принадлежат территории Турции. Как видно, основываясь на официальной информации Азербайджанского правительства, фактически БТК претендует на роль основного маршрута в транспортном коридоре «Великого Шелкового Пути». Как известно, «Великий Шелковый Путь» еще в древние и средние века был караванным путем из Китая в Среднюю и переднюю Азию. Исторический торговый маршрут проходил через Китай, Японию, Индию, Монголию, Иран, Узбекистан, Таджикистан, Азербайджан и другие страны. Впервые термин «Великий Шелковый Путь» в 1877 году ввел в обиход известный немецкий географ Фердинанд фон Рихтофен.

Согласно историческим фактам, «Великий Шелковый Путь», берущий свое начало в столице Китая, через Среднюю Азию и Иранское плато доходил до Восточного Средиземноморья – до Сирии и Египта. Этот путь в Средней Азии отделяясь от основного маршрута доходил до Индии вплоть до долины реки Ганг. Эта дорога до сих пор существует и сегодня является основной транспортной линией между Китаем и Индией.

Кроме того, другая ветвь пути, проходящей между Китаем и Пакистаном, в пустыне Каракум, отделяясь возле реки Аму-Дарья, доходила до Каспийского моря, и через Южный Кавказ протягивалась до Анатолии и Месопотамии.

Еще один маршрут «Великого Шелкового пути», проходил из Китая по относительно северному маршруту через Уйгурстан и Монголию, и Восточный Туркестан к северу Каспийского моря. Этот маршрут считается основной транспортной линией из Китая в Европу.

«Великий Шелковый путь», идея его возрождения серьезно рассматривается Китайским правительством. И это понятно. Ведь речь идет, во-первых, с экономической точки зрения о рентабельных и эффективных грузовых перевозках из Китая в Европу, а также в Западную Азию и Северную Африку и, во-вторых, о развитии политических и культурных связей всех стран, участвующих на этом пути. Причем этот проект имеет несколько различных вариантов, и официальный Пекин поддерживает все предлагаемые проекты.

Предлагаемая правительством Китая карта «Великого Шелкового пути» состоит из 7 различных направлений и в целом охватывает территорию 64 стран. В настоящее время основной маршрут доставки грузов из Китая в Европу проходит через Россию. Несмотря на то, что этот маршрут относительно протяженный, его отличает большая безопасность и относительно малое количество стран – транзитеров.

Кроме того, существует еще одна перспективная линия, проходящая через Среднюю Азию. Этот путь в Казахстане расходится в двух направлениях – на север и на юг. Одновременно этот маршрут, приближаясь к Каспийскому морю, идет на территории Азербайджана к югу на территорию Ирана. Наряду с этим есть линия через Индию посредством моря к Африке и на Ближний Восток. Эти пути также считаются основными маршрутами «Великого Шелкового пути».

Фактически претворяемые в жизнь Азербайджаном проекты, как Баку-Тбилиси-Карс, так и проект транспортного коридора «Север-Юг» позволяют существенную часть проекта «Великого Шелкового пути» проходить через территорию Азербайджана. Правда, для этого необходима модернизация транспортной системы, налоговой и таможенной систем в соответствии с

требованиями большого проекта. Необходимо учитывать и тот факт, что значительная часть проекта «Великого Шелкового пути» проходит через территорию Казахстана. Видимо, наряду с привлечением Казахстана, еще будет необходимым согласие России, которая сегодня пока еще остается основной транзитной страной для перевозки китайских грузов.

Как бы там ни было, одно ясно, что Баку-Тбилиси-Карс претендует на одну из важных частей проекта «Великого Шелкового пути». Так как именно через БТК обеспечивается кратчайший выход по территории Турции в Европу, так и на Ближний Восток и Северную Африку.

Однако выбор кратчайшего маршрута посредством БТК сопряжен и рядом выполняемых условий. Это и безопасность маршрута, отмена бюрократических преград, это и обеспечение контейнеров на обратном пути грузом. Все это должно обеспечить выбор БТК и азербайджанского маршрута.

Бывший Советский Союз свои контейнеры не стандартизировал в соответствии с требованиями стандартов международных организаций (ISO). В этой связи Программой TRACEКА Европейский Союз бывшим республикам Советского Союза была оказана техническая помощь. К примеру, за счет выделенных Евросоюзом инвестиций было осуществлено техническое оснащение Бакинского порта и порта Туркменбаши, произведен ремонт контейнерных терминалов в Алма-Ате и Бишкеке, а также в Бухаре.

Таблица 3.1.

Инвестиционные проекты программы TRACEКА Евросоюза  
( долл. США)

| Проект | Договор | Срок | Бюджет | Страна |
|--------|---------|------|--------|--------|
|--------|---------|------|--------|--------|

|                                                           |                               |            |                        |                                     |
|-----------------------------------------------------------|-------------------------------|------------|------------------------|-------------------------------------|
| 1.Обработка контейнеров в портах Каспийского моря         | Gabeg                         | 2/98-2/99  | 2 500000               | Азербайджан<br>Туркмения            |
| 2. Ремонт контейнерных терминалов                         | Boss Pro<br>Tec Hold<br>Trade | 8/99-4/00  | 2 500 000<br>2 000 000 | Казахстан<br>Киргизия<br>Узбекистан |
| <b>Железные дороги</b>                                    |                               |            |                        |                                     |
| 1.Восстановление железной дороги на Кавказе               | Несколько договоров           | 10/9-6/96  | 5 000 000              | Азербайджан<br>Грузия               |
| 2.Станции промывки железнодорожных систем в Баку          | Noviter Oy                    | 6/99-12/99 | 475 000                | Азербайджан                         |
| 3.Совершенствование коммуникационных систем               | Conec Trade                   | 11/02-2/03 | 1 600 00               | Азербайджан                         |
| <b>Линия железная дорога - паром</b>                      |                               |            |                        |                                     |
| 1.Восстановление терминала железная дорога –паром в Актау | Azercorpu                     | 9/00-10/01 | 2 000 000              | Казахстан                           |

Очередной инвестиционный проект по программе TRACEKA – это строительство в Алятах Международного логистического центра. Азербайджанское правительство дало необходимое согласие и на представленный бизнес-план проекта, концепцию развития торговли, на выделенные земельные участки. Проект международного логистического центра в Алятах был в готовом виде представлен в октябре 2010 года в

Брюсселе на инвестиционном форуме TRACEKA. Он привлек внимание некоторых финансовых институтов и частных фирм. Этот проект будет одним из элементов крупного проекта TRACEKA. Он должен сыграть важную роль в межрегиональной торговле и в этом смысле TRACEKA будет играть значительную роль во внешнеэкономических связях Прикаспийских стран (особенно стран Центральной Азии) с европейскими странами. Этот центр будет выполнять, и оказывать ряд логистических услуг и на территории Баку в соответствии с требованиями современной логистики, обеспечит необходимую инфраструктуру для промышленного центра. Таким образом, основная цель создания этого центра заключается в том, чтобы на берегу Каспийского моря сформировать мультимодальный узел, оказывающий дополнительные логистические услуги. Кроме того, Международный логистический центр в целом Бакинском регионе и на территории Азербайджана, дает возможность полностью совершенствовать процесс распределения грузов.

Основываясь на показателях базового года, прогнозируемый объем грузов, предназначенных для логистического центра, составит примерно 1,7-2 млн. тонн. Сюда включаются и потоки грузов через туннель Мармара в Турцию и в страны Евросоюза.

Ожидается, что проект Международного логистического центра в Алятах будет способствовать диверсификации экономики Азербайджана и создаст условия для более целевого распределения доходов. Снижение логистических затрат будет способствовать стимулированию инвестиционной деятельности не только в Баку, но и по всей территории республики и в конечном счете создаст условия для открытия новых рабочих мест. Кроме того, будет наблюдаться рост оборота сельскохозяйственной продукции, что повысит стабильность и доходность фермерских хозяйств.

Новый порт в Алятах позволит установить непосредственные связи со всеми портами Каспийского моря, железной дорогой с Ираном, оказывать мультимодальные услуги России и Грузии.

Как было отмечено, сдача в эксплуатацию железной дороги Баку-Тбилиси-Карс объединила железнодорожные сети Турции и Кавказа. Таким образом, это позволит установить непосредственные связи между экономическими центрами Азербайджана и Турции. Эта железная дорога даст возможность объединить также известные специализированные промышленные зоны Турции, как Маниса( Измирский район, СПЗ, находящиеся в Эгейском и Черном морях, с создающимися центрами Азербайджана. Это самые важные проблемы, которые находятся в центре внимания, так как это позволит повысить эффективность использования мультимодальных объектов Турции и создаст условия для формирования в Азербайджане. Объединение железнодорожных сетей Турции и Кавказа повышает актуальность создания Международного логистического центра в Алятах. Подсчеты экспертов показывают, что создание этой транспортной цепи позволит увеличить грузопоток примерно на 4-5 процентов в год.

Реализуется и проект строительства железной дороги посредством туннеля через Босфор. Основная цель строительства этого туннеля заключается в уменьшении грузопотока и разгрузки Стамбула. Этот туннель не только свяжет экономику Турции со странами Европы, но и послужит облегчению связей стран Кавказа и бассейна Черного моря со странами Запада.

Таким образом, взятие Международным логистическим центром на себя функции транспортного узла, центра распределения и комплектации грузов, превращает экономику Азербайджана в диверсифицированную систему и позволит значительно ускорить экономическое развитие. Поэтому этот проект имеет исключительное значение для экономики Азербайджана.

Как видно, проект TRACEKA занимает ведущее место во внешнеполитической и внешнеэкономической политике Азербайджана. Это сильная альтернатива Транссибирскому коридору и основная ее цель – привлечь грузопотоки из Азии (Китая) в Европу. Как было отмечено, в настоящее время основная часть грузопотоков из Китая в Европу

осуществляется морским путем и с помощью Транссибирского коридора. Строительство железной дороги Китай-Киргизия-Узбекистан станет альтернативой Российской Транссибирской магистрали, и таким образом, превратится в часть проекта TRACEKA. TRACEKA станет самым коротким маршрутом, соединяющим Дальний Восток с Европой. Железная дорога из Китая через Киргизию и Узбекистан дойдет до портов Каспийского моря. Оттуда вагоны будут грузиться на паромы, и доставляться в Баку. А из Баку, по уже сданной в эксплуатацию железной дороге Баку-Тбилиси-Карс, грузы будут доставляться в Европу через Турцию. Доставка огромных потоков грузов из Азии посредством Азербайджана сыграет исключительную роль для экономики страны, резко возрастет ее транзитный и коммуникационный потенциал.

Вместе с тем, следует отметить, что создание альтернативных маршрутов российскому транссибирскому коридору не должно представляться относительно легкой проблемой. Это связано с тем, что Россия и Китай имеют значительный опыт взаимных грузоперевозок. Россия на общей границе принимает китайские грузы и довозит их до границы Европы. Несмотря на огромное расстояние, грузы за 11 дней доводятся до потребителя. Кроме того, новый маршрут предполагает пересечение границ 7 государств, которые на сегодня имеют далеко не идентичные таможенные процедуры, которые могут привести к определенным задержкам. В настоящее время доставка контейнеров из Китая в Баку составляет примерно 15 дней и еще примерно неделя нужна для дальнейшей доставки их в Европу. Это, конечно, значительные факторы, влияющие на конкурентность проекта грузовых перевозок в рамках TRACEKA.

Поэтому необходима предварительная работа по идентификации таможенных процедур, их организации со стороны проекта TRACEKA, использование и внедрение передовых технологий в таможенное дело. Все это позволит повысить конкурентоспособность нового маршрута, который короче, быстрее и имеет значительно большую грузопропускную способность.

Таким образом, реализация проекта TRACEKA требует решения ряда проблем, которые позволяют оптимизировать всю транспортную цепочку. Отметим самые важные из них:

- упрощение и уменьшение таможенных и пограничных процедур;
- формирование конкурентоспособных двусторонних тарифов и распределение грузов по картам;
- внедрение новых методов управления грузопотоком;
- создание логистических центров;
- модернизация отдельных сфер магистрали;
- обеспечение гарантий, скорости и своевременности доставки грузов;
- подготовка специальных кадров по транспортной логистике.

### **3.2. Направление усиления геоэкономической позиции Прикаспийских стран за счет участия их в трансрегиональных энергетических проектах.**

Как было отмечено, Прикаспийские страны имеют благоприятную геоэкономическую позицию. Это связано как с их географическим положением, нахождением между Европой и Азией, так и имеющимися запасами углеводородного сырья. Поэтому здесь соприкасаются интересы ведущих стран и центров мировой экономики. Использование благоприятного геоэкономического положения Прикаспийскими странами позволит им наращивать свой экономический потенциал, интегрировать в мировую экономику.

Одним из важных направлений дальнейшего усиления геоэкономической позиции Прикаспийских стран, укрепление их места и роли в мировой экономике, является их сотрудничество в энергетической сфере посредством участия в трансрегиональных проектах.

Как известно, после восстановления своей независимости, в превращении Азербайджана в экономически сильную страну огромная роль принадлежит нефтегазовой промышленности. Нефть и газ Азербайджана сыграли важную роль в повышении благосостояния народа, в укреплении политической позиции и международного имиджа страны. Начавшаяся с «Контракта века» нефтяная стратегия Азербайджана сыграла решающую роль в социально-экономическом развитии страны.

Одновременно развития нефтегазовой промышленности создало условия для развития и ненефтяного сектора экономики страны.

Вместе с тем, нефтегазовая промышленность еще долгое время будет оставаться основной сферой экономики Азербайджана. Тому примеры новые нефтяные и газовые трансрегиональные контракты.

Ресурсами нефти и газа обладают и другие страны Каспийского региона. Уже имеется определенный опыт сотрудничества Азербайджана с Прикаспийскими странами в нефтегазодобывающей сфере. Так, к примеру, через нефтепровод Баку-Новороссийск долгие годы транспортировалась казахстанская нефть, а с 2006 года Казахстан и Азербайджан свою нефть транспортируют на мировые рынки посредством нефтепровода Баку-Тбилиси-Джейхан.

Сегодня Прикаспийские страны обладают значительным потенциалом энергоносителей. Туркмения занимает четвертое место в мире по доказанным запасам природного газа, примерно 9,5 процентов от мировых запасов, а по добыче – около 5 процентов общемировой добычи газа. Особенно потенциал добычи газа резко увеличился с открытием в 2006 году крупного месторождения Галканыш. Эксперты оценивают потенциал этого месторождения порядка 14 трлн.куб.м. Запуск добычи газа на Галканыш начался в сентябре 2013 года. На церемонии присутствовал Председатель КНР Си Цзиньпин. Интерес Пекина к этому месторождению

очень велик и он представляет дальнейшую диверсификацию поставок газа в Китай посредством реализации отмеченного нами проекта «Великого Шелкового пути». Туркмения рассматривала три варианта доставки газа: 1) трансевропейский, иранский (с возможностью доведения до Турции) 2) транскаспийский, дальневосточный (до Китая) 3) транскаспийский (Через Баку, Тбилиси и Эрзурум). В настоящее время Ашхабаду пока удалось претворить в жизнь дальневосточный маршрут.

В настоящее время Россия отказалась от покупок туркменского газа, так как цена покупки (240 долларов за 1000 куб.м) и цена продажи газа Европе практически находились на одном и том же уровне. Поэтому Россия предпочитает покупать более дешевый казахстанский и узбекский газ.

Думается, что компенсировать потерю российского рынка Туркмения может присоединившись к новому трансрегиональному газовому проекту Трансанатолийского трубопровода (TANAP). Этот проект начал свою жизнь с подписания 26 июня 2012 года соглашения в Стамбуле между Азербайджаном и Турцией. Этот трубопровод предполагает доведение азербайджанского газа с месторождения «Шахдениз-2» от восточной границы Турции до западной, обеспечивая стабильное потребление соседней страной природного газа. Первый этап проекта TANAP планируется завершить в 2018 году. Планируется к 2020 году пропускную способность газопровода довести до 16 млрд. куб. метров, к 2023 – 23 млрд. куб. м., а к 2026 году – более 30 млрд. куб. метров в год.

К этому проекту присоединился проект – продолжение: Трансадриатический газопровод (TAP). Протяженность его – 870 км. Он соединяется на турецко-греческой границе с TANAP и далее по дну Адриатического моря через территории Греции и Албании, далее в Италию. На первом этапе TAP будет снабжать страны Юго-Восточной Европы газом, а в перспективе, когда увеличатся возможности транспортировки природного

газа Каспийского бассейна, потребителями природного газа будут Германия, Франция, Австрия, Швейцария и др. страны Западной Европы.

Таким образом, Азербайджан принял и реализует решение, определившего траекторию развития не только его самого, но и всего Каспийского региона в целом в 21 веке. Поэтому Туркмения поддерживает идею строительства транскаспийского газопровода и его присоединение к TANAP в направлении в Европу. Однако сопротивление России и Ирана строительству Транскаспийского газопровода, с одной стороны, все еще отсутствия единого соглашения по статусу Каспийского моря и морским границам Прикаспийских стран, с другой, в определенной мере сдерживают реализацию проекта.

Вместе с тем, «Туркменгаз» завершил строительство газопровода «Восток-Запад». Протяженность этого газопровода составляет 733 км и он соединяет восточные месторождения природного газа Туркмении с побережьем Каспийского моря.

Добыча нефти в Туркмении, конечно же играет не такую значительную роль как добыча газа. Страна добывает в среднем в год 12-13 млн. тонн нефти. В основном нефть используется для внутреннего пользования, но и немалая часть экспортируется. Основным способом экспорта является направление с помощью судов нефти в Азербайджан, а оттуда посредством нефтепровода Баку-Тбилиси-Джейхан на мировые рынки.

Значительными энергетическими ресурсами обладает Казахстан. Это и нефть, и природный газ и уран. Так, добыча нефти в среднем в год держится на уровне 80 млн. тонн. Самым большим месторождением нефти является Тенгиз – около 33% всей добычи нефти Казахстаном. Сегодня начата эксплуатация нового крупнейшего месторождения Кашаган, с годовой добычей свыше 1 млн. тонн нефти. К 2018 году планируется

довести добычу нефти до 13 млн. тонн, а природного газа – около 10 млрд. куб. метров. Кроме того, Казахстан имеет очень благоприятные возможности для открытия новых месторождений нефти и газа на шельфе Каспийского моря. Основным рынком экспорта казахстанской нефти являются европейские страны Средиземноморья, однако с развитием месторождения Кашаган Казахстан все больше устремляет свои взоры на китайский рынок.

Основная часть экспорта нефти и газа Казахстана осуществляется через территорию России с помощью Каспийского трубопроводного консорциума в страны Европы (в основном Средиземноморья). Однако в последующие года наблюдаются значительные потери нефти во время транспортировки и хранения. Так, только в 2016 году норма потерь была превышена около семи раз. Поэтому все больше и больше для казахстанской и туркменской нефти используется нефтепровод Баку-Тбилиси-Джейхан, обеспечивающий эффективную доставку на европейские рынки нефть этих стран.

Богатой минеральными ресурсами Прикаспийской страной является Иран. Статистика мировых запасов нефти и газа (по данным ОПЕК) показывает, что на долю Ирана приходится 13% мировых запасов нефти (около 160 млрд. баррелей) и порядка 20% мировых запасов газа – около 35 трлн. куб. метров. Несмотря на это, из всех Прикаспийских стран шельф Каспийского моря наименее разведанным является именно у Ирана. Здесь несколько причин. Во-первых, не последнюю роль в этом вопросе играет позиция Ирана о статусе Каспийского моря. Власти Ирана считают, что оно должно делиться на морские сектора равным образом между всеми Прикаспийскими странами, т.е. по 20% шельфа моря каждой стране. Во-вторых, Тегеран традиционно всегда считал, что нефтью и нефтяными залежами относительно богата северная часть Каспийского моря, а южная (иранская) часть – природным газом. Все это привело к тому, что в

настоящее время Иран в каспийском регионе в этом плане представлен несколько в меньшей степени, чем, скажем, страны СНГ – Азербайджан, Казахстан, Туркмения и Россия.

Однако, в последние годы Иран активизировал поисково – разведочные работы на дне Каспийского моря. В результате в 2011 году было разведано месторождение нефти и газа в Каспийском море Сардар Джангал. По информации Ирана это месторождение содержит около 10 млрд. баррелей нефти и порядка 1,5 трлн. кубометров газа. Интересно, что это месторождение первое за последние 100 лет месторождение в море, открытое Ираном. На долю этого нового месторождения приходится около 7% разведанных запасов нефти Ирана. Вместе с тем, анализ показывает, что дальнейшая эксплуатация этого месторождения сопряжена с необходимостью привлечения передовых оборудования (к примеру у Ирана имеется только одна плавучая нефтяная платформа) может помешать процессу дальнейшей разработке месторождений именно в Каспийском море. Есть и другой фактор, сдерживающий активизацию Ираном морских разработок – это то, что издержки добычи нефти в Каспийском море оказываются значительно выше, чем добыча на юге страны. Статистика, предоставленная Ираном, показывает, что себестоимость добычи нефти на некоторых южных месторождениях Ирана даже составляет один доллар за баррель добытой нефти. Этот касается и добычи газа, которая на юге также имеет относительно низкие издержки. Кроме того, выгодное географическое положение Персидского залива, близость к Ирану, приводящая к заметной экономии на транспортных расходах, приводит к тому, что Иран в качестве приоритета выбирает осуществление и реализацию больших новых проектов на юге страны.

Поэтому Иран стоит перед дилеммой о целесообразности разработки каспийского шельфа страны, когда экономически более выгодна добыча нефти и газа в южной части Ирана. Однако следует учитывать и тот факт,

что процессы урбанизации и развития на севере страны, где находятся такие крупные города как Тегеран, Тебриз и Гешт, повышают спрос на энергетические ресурсы. Статистика показывает, что только за последние 15 лет потребности в электроэнергии на севере Ирана выросли более чем в 2 раза. Это вынуждает иранские власти искать новые резервы для севера страны. В этом плане идет работа по совершенствованию находящегося на берегу Каспийского моря порта Нека. Ставится цель увеличить приблизительно в двадцать раз пропускную возможность порта. Именно через порт Нека планируется осуществление нефтяных и газовых транспортных сделок между Прикаспийскими странами. Так, в этом направлении уже ведутся работы. К примеру, в июле 2016 года российская компания «Газпром» изъявила свое желание и готовность поставлять через территорию Азербайджана природный газ в северные районы Ирана, а Ирану предлагается вместо этого аналогичный объем газа экспортировать в регион Персидского залива. Кроме того, российская нефтяная компания «Лукойл» при участии других Прикаспийских стран – Азербайджана, Казахстана и Туркмении, начала поставлять нефть в северную часть Ирана через порт Нека, вплоть до введения западными странами санкций против Ирана. Сегодня, когда эти санкции уже сняты, Иран заинтересован в восстановлении этих сделок. Снятие санкций с Ирана создает условия для Ирана в международном сотрудничестве для развития своей нефтегазовой промышленности. Прогнозы показывают, что к 2025 году Иран присоединится к Прикаспийским странам, добывающим нефть и газ в Каспийском море, однако, естественно, позиция Ирана будет заметно ниже по сравнению с Казахстаном, Азербайджаном и Россией.

Еще со времен Советского Союза основные разведочные работы по нефти и газу в Каспийском море велись в основном на азербайджанском и туркменском участках моря, так как они считались перспективными, а шельф, принадлежащий России, считался мало перспективным. В советское

время было разработано лишь одно месторождение на российском участке – это возле дагестанского побережья под названием Инихе-море.

Вместе с тем, начиная с 1004 года, российская компания «Лукойл» начала реализацию своей программы по разведке запасов нефти и газа в российском секторе Каспийского моря. Эти работы получили свое развитие и ускорение после подписания в 201 года сначала с Казахстаном, а в 2—3 году и с Азербайджаном двусторонних договоров о демаркации российско-азербайджанских и российско-казахстанских морских границ. За короткий период в российской части Каспийского моря были разведаны новые месторождения нефти. Всего за период 2001-2008 годы были открыты семь новых месторождений нефти.

Большая и активная программа ведется и по добыче и переработке природного газа в российском секторе Каспийского моря. Речь идет о разработке очень крупного Астраханского месторождения природного газа. Здесь компанией «Газпром», с участием компании «Лукойл», а также казахстанского «Казмунайгаз» предполагается разработка месторождения «Центральное» с созданием здесь же газоперерабатывающего комплекса.

Проводимые российскими компаниями геологоразведочные работы каспийского шельфа показывают, что этот сектор моря содержит в себе еще немало потенциальных возможностей. Так, расчеты экспертов свидетельствуют о том, что, к примеру залежи месторождения им. Юрия Корчагина имеют потенциал еще порядка 250-300 млн. тонн нефти. Кроме того, предполагается организация более глубокого бурения и достижения более глубоких пластов, что позволит значительно увеличить добычу нефти со дна моря. Это – перспективные мероприятия, однако, расчеты показывают, что сложные климатические условия российской части Каспийского моря, увеличивают издержки добычи нефти ввиду необходимости использования дорогостоящего оборудования. Если себестоимость добычи одного барреля нефти в России составляет около 19

долларов за баррель, то добыча нефти на месторождениях в российской части моря предполагает цену минимум 40-50 долларов за баррель. Поэтому дальнейшие разработки и добыча нефти в морской части России зависит также от конъюнктуры мирового рынка энергоресурсов. Кроме того, необходимо для этих работ привлечение иностранных нефтяных компаний, таких как «Статойл» (Норвегия), который имеет богатый опыт и специальное оборудование для работы в сложных климатических условиях (ледостойкие платформы, специальные трубы, блоки и другое оборудование).

Конечно, российский участок Каспийского моря не может стать конкурентом Азербайджану, вместе с тем, разработка месторождений в российской части моря имеет значительные перспективы.

Как видно, интерес к каспийскому региону в мире возрастает, что связано с ее благоприятной географической позицией и потенциалом имеющихся энергетических ресурсов. Поэтому дальнейшее углубление экономического сотрудничества Прикаспийских стран как в области больших энергетических проектов, так и в транзитно-коммуникационной сфере имеет громадное значение для всех стран Каспийского региона. Объединение усилий Прикаспийских стран в реализации трансрегиональных энергетических и транспортно-коммуникационных проектов не только благоприятно скажется на развитии экономики этих стран, но и значительно повысит их роль и значение в мировой экономике.

## **Заключение**

В результате проведенного в магистерской диссертации исследования по теме: «Направление развития взаимных экономических связей Азербайджана с Прикаспийскими странами» можно сделать следующие выводы и предложения:

1. Каспийский регион, в котором расположены Прикаспийские страны (Россия, Иран, Казахстан, Азербайджан и Туркмения), является с географической и геоэкономической точки зрения важным регионом мировой экономики. Это связано с тем, что, во-первых, этот регион имеет крайне благоприятное географическое положение. Находясь между Европой и Азией, он является фактически связующим звеном между Западом и Востоком, а также между Севером и Югом, выступая своеобразным транспортно-коммуникационным коридором, опосредствуя их экономические связи. Во-вторых, Прикаспийские страны богаты природными ресурсами, особенно энергоносителями (нефть, газ), а также ценными металлами. Поэтому этот регион привлекает интересы ведущих стран мира, здесь, естественно, скрещиваются их интересы.
2. После распада Советского Союза, возникшие новые политические реалии, обретение своей независимости стран постсоветского пространства, придали новый статус Каспийскому региону. Здесь появилась возможность реализации проектов, ранее невозможных ввиду известных причин. Поэтому Каспийский регион, привлекая страны – лидеров мировой экономики, стал превращаться в регион транснациональных и глобальных проектов. За последние 25 лет, прошедшие после обретения независимости этими странами (кроме Ирана), многие проекты уже реализовались. Это, прежде всего, трансрегиональные нефтяные проекты

Азербайджана, железная дорога Баку – Тбилиси – Карс, транспортно-коммуникационные проекты, проекты с участием России и др. И сегодня на повестке дня стоят и другие совместные проекты, которые в целом еще больше повышает роль и значимость региона и Прикаспийских стран в мировой экономике.

3. Прикаспийские страны как с географической, социально – экономической, так и с исторической точки зрения всегда находились в системе приоритетных экономических связей Азербайджана. И это понятно. Ведь Азербайджан и Прикаспийские страны (Россия, Казахстан, Туркмения) более двух веков сначала находились в составе Российской империи, а затем в составе Союза, то есть в единой экономической и политической системе, которые оставили свои отпечатки на характере и идентичности проблем после распада Советского Союза. Все эти страны решали проблему трансформации экономики, переход к рыночной экономике. И многие проблемы и сегодня являются для них схожими. Азербайджан и Иран также связывают многие факторы, как общность религии, обычаев, культуры, а также истории. Поэтому развитие экономических связей Азербайджана с Прикаспийскими странами на новой основе, как равноправных независимых стран на взаимовыгодной основе имеет исключительное значение для нашей страны.
4. С вводом в эксплуатацию железной дороги Баку – Тбилиси – Карс, еще более актуализировалась идея Великого Шелкового пути. Прикаспийские страны, их транзитно-коммуникационный потенциал привлекает внимание не только европейских стран (программа TRACEKA), но и ведущих стран Востока – Китая и Японии. Маршрут через Каспийский регион является самым кратчайшим из Азии в Европу и весьма эффективный. Претворение в жизнь железной дороги Китай – Киргизия –

Узбекистан вплоть до Каспийского региона, позволит через железную дорогу Баку – Тбилиси – Карс кратчайшим путем доставлять грузы из Китая в Европу. Реализация этого транспортно-коммуникационного проекта существенно повысит эффективность экономического сотрудничества стран Каспийского региона.

5. В энергетической сфере также имеются большие возможности для экономического сотрудничества Прикаспийских стран. Речь идет о ряде энергетических программ с участием Ирана, Казахстана, Туркмении. К примеру, после отказа России от покупки туркменского газа, Туркмения ищет пути экспорта своего природного газа на мировые рынки. В этом плане реализация трансрегионального газового проекта из месторождения «Шахдениз - 2», трансанатолийского (TANAP) и трансадриатического (TAP) газовых трубопроводов являются весьма перспективными как для Туркмении, так и для Казахстана.

Таким образом, можно отметить, экономическое сотрудничество Азербайджана с Прикаспийскими странами является взаимовыгодным, отвечает национальным интересам, как нашей страны, так и всех стран Каспийского региона, они имеют хорошую базу для развития в целях возрастания значимости Каспийского региона и Прикаспийских стран в мировой экономике.

### Список использованной литературы

1. Алиев И.Г. Каспийская нефть Азербайджана – М. Известия 2003 – 712 с
2. Ахмедов И.А. Нефтяной блеск экономики - Баку, 2006, 208 с.
3. Газ Каспия нужен Европе. Азербайджанские известия, №53, 2006г.
4. Алиев Н. Борьба азербайджанской дипломатии за основной экспортный трубопровод Баку – Тбилиси – Джейхан. «Возрождение», № 11-12, 2001 г
5. Аббасов И.М. Пути интеграции Азербайджана в мировую экономику. Баку, 2004 г.
6. Алиев А.К. Нефть и нефтяной фактор в экономике Азербайджана в ХХI веке. Баку, 2010 г.
7. Быстрова А.К. Проблемы транспортной инфраструктуры в Каспийском регионе. ИМЭМО, РАН. Москва, 2009 г.
8. Геополитический атлас мировой энергетики. Фонд «Центр стратегических разработок Север - Запад». С.Петербург, 2007г.
9. Геополитика. Учебник, РАТС, Москва, 2007 г.
10. Гусейнов Ф. Азербайджан в геополитической стратегии Европейского Союза. Кавказ и глобализация. Том 4. 2010 г.
11. Джалали А.А. Геоэнергетическое положение Ирана и проблемы энергетического безопасности, Баку, 2012 г.
12. Талыбова Л. Энергетическая политика в регионе Южного Кавказа – ж. Государственное управление. № 2, 2015 г.
13. Прикаспийский регион: стратегическое значение пространства и нефти «Центральная Азия и Кавказ», № 3, 2001 г.
14. Энергетическая война за Евразию – Каспий, № 203, 2006 г.

15. İ.H. Əliyev “Əsrin müqaviləsi - 20” və “Şahdəniz - 2” layihəsi üzrə “Cənub qaz dəhlizi təməlinin qoyulması üzrə memorandum” – 20 sentyabr 2014.
16. Kərimli İ. A. Beynəlxalq iqtisadi münasibətlərin müasir problemləri, Bakı, 2006.
17. Mirkişili T.F. Azərbaycanın xarici ticarət siyasəti: reallıqlar və perspektivlər. Bakı, 2004
18. Vəliyev D.Ə. Azərbaycanın global iqtisadiyyata inteqrasiyası. Bakı, 2008
19. Həsənov Ə.M. Heydər Əliyevin xarici siyasətində nəqliyyat-kommunikasiya və enerji dəhlizləri məsələləri. Heydər Əliyev ideyaları. XXI əsrdə Azərbaycanın inkişaf yolu. Bakı, 2009
20. Hacızadə E.M. Milli energetik strategiya və onun formalaşması aspektləri. Azərbaycan neft təsərrüfatı. № 7, 2003
21. [www.economy.gov.az](http://www.economy.gov.az)
22. [www.qanunvericilik.az](http://www.qanunvericilik.az)
23. [www.stat.gov.az](http://www.stat.gov.az)

## **Xülasə**

Maqistr dissertasiyası Azərbaycanın Xəzəryani ölkələrdə qarşılıqlı iqtisadi əlaqələrin inkişaf istiqamətlərin müəyyən edilməsinə həsr olunub. İşdə bu əlaqələrin mövcud vəziyyəti kompleks təhlil edilir, qiymətləndirilir və bunun əsasında onların inkişafı ilə təkliflər irəli sürülür.

Dissertsiya işində Xəzəryani ölkələrin tranzit-kommunikasiya və enerji sahəsində iqtisadi əməkdaşlığın perspektivlərinə xüsusi yer verilir.

## **Summary**

The Master thesis (Dissertation) is dedicated to the determination of development directions of Azerbaijan's economic relations with Caspian countries. In this scientific work, current situation of these relations widely analyzed, evaluated and in this basis new suggestions about their development are introduced.

In this dissertation, the main perspectives of Caspian countries' economic partnership in the fields of transit – communication and energy.