

УДК 327

**ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН С  
АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ РЕСПУБЛИКОЙ: СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ И  
ПЕРСПЕКТИВЫ ВЗАИМНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА**

**Зейналова Хайала Аждаргызы**

*Hayalaz@bk.ru*

бакалавр,

*ЕНУ* им. Л.Н. Гумилева,

г. Нур-Султан, Казахстан

Научный руководитель – Нурбаев Ж.Е

После распада Советского союза страны, получившие независимость в 1991 году, столкнулись с различными проблемами в политической, экономической и общественной сферах. В первой половине 90-х годов тюркские государства, которые были особенно ориентированы на национальные проблемы, в последующий период адаптировались к международной системе и установили друг с другом двусторонние и многосторонние отношения.

Обретя независимость, Казахстан интегрировался в международное сообщество, проведя реформы в политической, экономической и культурной сферах, и установил отношения с рядом стран, включая Азербайджан. Казахстан признал государственную

независимость Азербайджана 21 декабря 1991 года, а дипломатические отношения между двумя странами были установлены в 1992 году.

Азербайджанская Республика, которая выделяется как самое крупнейшее государство Кавказа, разработала внешнеполитическую стратегию, основанную на дружбе и сотрудничестве с тюркскими республиками Центральной Азии. Дипломатические отношения между Республикой Казахстан и Азербайджанской Республикой были установлены 27 августа 1992 года. [1]

Цель исследования — опираясь на научно-методическую базу, изучить, проанализировать и определить направления улучшения экономических отношений в процессе становления и развития национальной экономики после обретения независимости.

В этом контексте в исследовании рассматривались экономические и политические аспекты отношений между Азербайджаном и Казахстаном после 1991 года.

Целью исследования является детальное изучение политических, внешнеэкономических и торговых отношений между Казахстаном и Азербайджаном и, как следствие, изучение направлений дальнейшего развития этих отношений в рамках их интеграции в мировую экономическую систему.

Особое внимание в двусторонних отношениях между Казахстаном и Азербайджаном уделяется энергетическому сотрудничеству и транспортировке нефти по Каспийскому морю. Наличие богатых энергоресурсов в Казахстане и Азербайджане является одним из основных факторов, которые положительно влияют на фундаментальное и быстрое развитие экономики обеих стран, а также определяют интересы разных стран в регионе.

После обретения независимости Азербайджанская Республика продолжила развитие систем транзита и связи и создала различные типы транспортных сетей. Следует отметить, что транспортные коридоры не только влияют на экономический рост и региональную интеграцию, но также помогают развивающимся странам получить больший доступ к международным рынкам. Поскольку Азия и Европа являются двумя наиболее влиятельными регионами в мире, возможность создания общего евразийского рынка, свободного обращения товаров и услуг в будущем возрастет. Укрепляющиеся связи между этими регионами подчеркивают необходимость более активного вовлечения транзитных стран в этот регион для обеспечения транспортного коридора. Большинство стран Евразии уделяют особое внимание развитию трансконтинентальных и субрегиональных транспортных коридоров в регионе, поэтому эффективное развитие транспортных магистралей стран, территории которых будут проходить через Европу и Азию, требует особого внимания.

Интеграция Азербайджанской Республики и Республики Казахстан в мировую экономику играет решающую роль в экономическом развитии обеих стран. Первым шагом в этом направлении стала встреча в Брюсселе в мае 1993 года министров транспорта Европейского Союза и стран Южного Кавказа и Центральной Азии. На этой встрече была предложена программа ТРАСЕКА по созданию транспортного коридора Европа-Азия.

Участие стран в программе ТРАСЕКА имеет большое значение в интеграционных процессах стран-участниц, в расширении экономического и культурного сотрудничества Казахстана с Азербайджаном и Европой.

Программа ТРАСЕКА поддерживает политическую и экономическую независимость стран-участниц, расширяя их доступ к европейским и мировым рынкам с помощью альтернативных транспортных маршрутов. Программа способствует региональному сотрудничеству и поощряет помощь со стороны международных финансовых институтов и частных инвесторов.

Основная цель программы ТРАСЕКА - создание современной транспортной системы, инфраструктуры и транспортных систем, связывающих эти системы с трансъевропейскими сетями. Программа предусматривает модернизацию и строительство средств связи в странах-

членах, разработку 40 соответствующих законодательных актов, совершенствование таможенной и тарифной политики и обучение персонала при активном содействии Комиссии ЕС.

Таким образом, для увеличения грузопотока по транспортному коридору ТРАСЕКА в последние годы был принят ряд мер по улучшению технического оснащения транспортного сектора, восстановлению и строительству автомобильных дорог, железных дорог и мостов, ремонту железнодорожного транспорта.

ТРАСЕКА откроет путь для двусторонней торговли между Европой и Азией. Европа с ее большими промышленными мощностями нуждается в энергии и сырье для поддержания существующих производственных мощностей, одновременно ищет новые рынки для продажи своей продукции.

Крупными проектами, активное участие в котором принимают Азербайджан и Казахстан, стали проекты Баку-Тбилиси-Джейхан и Баку-Тбилиси-Карс.

Во время саммита ОБСЕ в Стамбуле 18 ноября 1999 года президенты трех стран подписали соглашение о транспортировке сырой нефти по 42 основным экспортным трубопроводам Баку, Тбилиси и Джейхан. В тот же день Азербайджан, Турция, Грузия, Казахстан и Туркменистан подписали Стамбульскую декларацию о поддержке проекта Баку-Тбилиси-Джейхан и привлечении казахстанской и туркменской нефти к проекту. Как логическое продолжение этого процесса, строительство трубопровода Баку-Тбилиси-Джейхан началось в Сангачале 18 сентября 2002 года и было завершено в 2005 году. На строительство газопровода было потрачено около 4 миллиардов долларов. [2]

Главной целью Казахстана была транспортировка нефти с месторождений Тенгиз и Кашаган по трубопроводу Баку-Тбилиси-Джейхан. Согласно проекту, нефтепровод Ескене-Курык был построен для транспортировки тенгизской и кашаганской нефти в Европу и соединен с БТД танкерами. Проект был завершен в 2013 году.

В настоящее время, ежегодно по БТД экспортируется около 38 миллионов тонн казахстанской нефти. Экспорт казахстанской нефти по БТД обещает более 1 миллиарда долларов в год в виде транзитных доходов для Азербайджана, Грузии и Турции. В то же время, этот проект позволит Казахстану избавиться от влияния России.

Сохранение текущих тенденций в развитии энергетики в Казахстане и Азербайджане в ближайшие 20 лет приведет к увеличению физического объема производства энергии, расширению торговли между региональной Турцией, Западной Европой, Китаем и Пакистаном и развитию мировых энергетических рынков. [3]

71 проектное соглашение подписано SOCAR по разработке нефтяных месторождений в Азербайджане 20 компаниями из западных стран: «Азери-ЧирагГюнашли», «Карабах», «Шах Дениз», «Ленкорань-Дениз», «Д-222», «Абшерон». "; Проекты «Огуз», «Нахчыван»; В Казахстане западные компании Total, Konoko, Plips и Inpex - проекты разработки нефтяного месторождения Кашаган; Проект трубопровода Атасу-Алашанькоу протяженностью 988 км в Казахстане и проект трубопровода БТД на 550 миллионов тонн, подчеркивают решающую роль обеих стран в международных экономических отношениях.

Одним из крупных проектов, участниками которого являются Казахстан и Азербайджан — международный маршрут Север-Юг.

Казахстан, обладающий богатыми экономическими ресурсами, подземными и наземными ресурсами, стал ведущим государством в регионе в результате целенаправленной деятельности руководства страны. Сегодня транспортная политика нашей страны служит дальнейшему укреплению экономической независимости суверенного государства. Развитие транспортно-коммуникационных комплексов играет важную роль в повышении роли Казахстана в экономических отношениях Север-Юг.

Расположенные на перекрестке Европы и Азии, Казахстан и Азербайджан имеют

благоприятные условия для развития эффективных экономических отношений. Благоприятное экономическое положение обеих стран, позволило усилить их роль торгового коридора в этом благоприятном геоэкономическом пространстве. Расположенные на перекрестке Европы и Азии, Севера и Юга прикаспийские страны, продемонстрировали свою уникальную способность играть роль центра энергетических и грузовых потоков в регионе.

Ведущая роль Казахстана и Азербайджана в развитии транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия, который играет роль моста между Севером и Югом, служит дальнейшему углублению интеграции республик с миром. Это имеет большое значение не только для экономической, но и для политической стабильности и безопасности. Участие стран в транспортном коридоре Север-Юг также важно с точки зрения экономических и стратегических интересов обеих стран. [4]

Планируется повысить роль железных дорог в транспортировке подавляющего большинства грузов через Азербайджан по транспортному коридору Север-Юг, что позволит перевозить большие объемы грузов одним видом транспорта быстрее и на большие расстояния. Необходимо создать условия для более широкого вовлечения автотранспортного комплекса Азербайджанской Республики и Республики Казахстан в грузоперевозки по коридору, в частности, для полного использования возможностей автомобильного транспорта и Каспийского морского пароходства. Присоединение Казахстана и Азербайджана к транспортному коридору Север-Юг и их активное участие в грузовых перевозках по коридору в соответствии с экономическими интересами стран приведет к более широкому привлечению грузов, увеличению грузооборота и доходов, развитию транспортной инфраструктуры, созданию рабочих мест, которые в свою очередь создадут условия для решения многих социальных проблем.

Коридор Север-Юг станет самым длинным трансконтинентальным транспортным коридором в мире. Коридор охватит территории Скандинавии, России, Азербайджана, Ирана, Индии, Китая, а также Среднюю Азию, Черное море и Персидский залив.

Нет сомнений в том, что развитие коридора сыграет важную роль в дальнейшем расширении международных отношений в сфере регионального сотрудничества. В первые годы эксплуатации ожидается увеличение грузопотока в Азербайджане на 5-7 миллионов тонн. В дальнейшем ожидается, что объем грузоперевозок в Азербайджане увеличится более чем на 20 миллионов тонн в год. В то же время обе страны получают огромные экономические дивиденды, участвуя в развитии транспортного коридора Север-Юг, так как торговые отношения стран Персидского залива и региона Индийского океана с Россией и странами Европы динамично развиваются.

Изначально транспортный коридор Север-Юг планировался пройти только через восточную часть Каспийского моря, то есть по территории Казахстана и Туркменистана, а также через само Каспийское море. Но выгодное геоэкономическое положение Азербайджана позволило ему выступить в качестве одной из «ключевых» стран как в отношениях Восток-Запад, так и в отношениях Север-Юг. Фактически Азербайджан находится на перекрестке двух огромных транспортных коридоров. Участвуя в этих коридорах, Азербайджан не только увеличивает свою экономическую независимость, но также имеет доступ к европейским и мировым рынкам через альтернативные транспортные маршруты.

Все это свидетельствует о том, что тюркские страны Казахстан и Азербайджан, расположенные на перекрестке международных транспортных коридоров, являются важным стратегическим центром и еще больше укрепляют свои геополитические позиции, формируя многополярную транспортно-коммуникационную сеть.

Сегодня в экономике Казахстана, расположенного на каспийском побережье Центральноазиатского региона, преобладает добыча нефти и газа на основе газотранспортных проектов. Китай, Пакистан и Япония очень заинтересованы в развитии нефтегазовых энергетических проектов в этой стране. Компании из Западной Европы, США,

Китая и Турции разрабатывают и реализуют проекты по транспортировке казахстанского газа и нефти по нефтепроводу Баку-Тбилиси-Джейхан и по газопроводу Баку-Эрзурум через Каспийское море в Европу и Средиземное море.

В нынешней ситуации у Казахстана есть соответствующие начальные возможности для развития торговых отношений с Азербайджаном. Наша страна обладает природными ресурсами и хорошими природно-климатическими условиями, развитой промышленностью, определенным научно-техническим потенциалом, достаточно квалифицированной рабочей силой. Следовательно, чтобы увеличить экспорт в братскую Азербайджанскую Республику, необходимо изучить необходимые потребности этой страны.

Непрерывное развитие внешнеэкономических связей с Азербайджаном и интеграция экономики Казахстана в мировую экономическую систему требуют совершенствования импортно-экспортных операций. Поощрение развития межгосударственной торговли для обеспечения комфорта населения, усиление государственной поддержки экспорта конкурентоспособной продукции в мировые центры продаж является одним из ключевых факторов ускорения экономического развития.

Одно из главных условий - открытость модели экономического прогресса с точки зрения национальных интересов. Цель - реализовать потенциал модели внутреннего экономического развития за счет использования внешнеэкономических связей и удовлетворения потребностей населения.

Результаты исследования.

1. Тот факт, что Казахстан стал для Азербайджана крупным торговым партнером, является показателем высокого уровня отношений. Однако в то же время следует отметить, что нынешний уровень отношений намного слабее потенциального.

2. В настоящее время отношения между Казахстаном и Азербайджаном не ограничиваются политическими отношениями, напротив, существующие экономические отношения между странами имеют большое влияние на политические отношения, и могут резко снизить возможную напряженность между странами.

3. Энергетические ресурсы Каспийского моря транспортируются в страны региона и Европы по нефтепроводу Баку-Тбилиси-Джейхан и Южнокавказскому газопроводу.

4. Параллельно разрабатываются масштабные проекты по реализации транзитных возможностей. В этой связи строительство Международного морского порта, реконструкция автомобильных дорог в рамках коридора ТРАСЕКА и Север-Юг, реализация проекта железной дороги Баку-Тбилиси-Карс, ввод в эксплуатацию 6 международных аэропортов за последние 10 лет делают Казахстан и Азербайджан ключевым звеном евразийских транспортных коридоров.

5. Развитие проектов ТАР, TANAP, железных дорог Баку-Тбилиси-Карс, автомагистралей Север-Юг, Восток-Запад, новых аэропортов, развитие туристической инфраструктуры внесет положительный вклад в расширение транзитных и туристических возможностей между Казахстаном и Азербайджаном.

6. Принимаются необходимые меры по расширению экспорта азербайджанской продукции в Казахстан.

В соответствии с поручением Президента Азербайджана Ильхама Алиева, в этом направлении ведется работа по созданию логистических центров в потенциальных странах-экспортерах. Строительство логистического центра уже началось в г. Актау.

#### **Литература:**

1. Гусейнов Р. Азербайджано-казахстанские отношения: текущее состояние и перспективы. – Баку, 2017. – С.140-142
2. Саркулова Г.С. Использование ресурсов Каспийского моря через призму казахстанских интересов в 1990-е и начале 2000-х годов. Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия История. Международные отношения, № 1, 2019, С. 87-92

3. Смагулова С.М. Современный этап позиционирования Республики Казахстан в энергетической архитектуре Каспийского региона // Вестник ГУУ. №2, 2017, С.42-47
4. Крюкова Е.В. Концепция развития международного транспортного коридора "Север- Юг" // Вестник ВолГУ. Серия 3: Экономика. Экология, №2, 2020, С.141-147