

Укрепление экономического сотрудничества между Казахстаном и Азербайджаном

Создание якорного партнёрства в регионе Шёлкового пути

АВТОРЫ

Асет Онласов, Куаныш Габдуллин, Дамьян Крневич Мишкович

Приветственное слово

От Директора Института развития и дипломатии (IDD) Университета ADA и Проректора по внешним связям и взаимодействию с государственными структурами Университета ADA

Настоящий аналитический доклад — первая совместная публикация Института развития и дипломатии (IDD) Университета ADA и Международного финансового центра «Астана» (МФЦА). Посвящённый геоэкономическому измерению стратегического партнёрства двух братских стран — Азербайджанской Республики и Республики Казахстан — доклад стал результатом реализации Меморандума о взаимопонимании, подписанного нашими институтами в октябре 2024 года.

Как подчёркивается в документе, Азербайджан и Казахстан являются ключевыми государствами региона Шёлкового пути и играют практически незаменимую роль в формировании новой модели глобальной связности — надёжной, устойчивой, безопасной, быстрой и экономически эффективной. Подобная модель позволяет нашим странам и соседним государствам выстраивать коллективную переговорную позицию, необходимую для определения региональной повестки Шёлкового пути и, в конечном итоге, достижения самостоятельности в международных процессах. Ориентируясь на геоэкономику, Азербайджан и Казахстан делают приоритетом реализацию двусторонних проектов в таких секторах, как традиционная и возобновляемая энергетика, транспорт и логистика, финансовые услуги, телекоммуникации и агропродовольственная торговля. Обе страны объединяют общие ценности, общее видение развития и стратегический подход к будущему.

По поручению наших лидеров и в соответствии с их совместными приоритетами, Азербайджан и Казахстан полностью привержены выполнению взятых на себя обязательств. Убеждён, что IDD и МФЦА могут и будут играть взаимодополняющие, но различающиеся по функциям роли в этом важнейшем процессе. Настоящий доклад обозначает возможные направления дальнейшего развития так называемого «якорного партнёрства» и выявляет стратегический потенциал и взаимную выгоду от углубления экономического сотрудничества. В нём также предложены меры, направленные на укрепление долгосрочных экономических связей, обеспечение устойчивого роста и адаптацию к меняющимся глобальным условиям. Особый акцент сделан на синергии между минеральным потенциалом Казахстана и развивающейся инфраструктурой региональной связности Азербайджана, а также на необходимости создания собственных финансовых механизмов и совместных предприятий между компаниями двух стран.

IDD и МФЦА являются признанными экспертными центрами в своих странах, а также всё активнее воспринимаются в данном амплуа в самом регионе Шёлкового пути и за его пределами. Наше участие в стратегических диалогах и международных конференциях подтверждает это. В частности, IDD проводит часть ежегодной Летней школы энергетики в казахстанском порту Актау, включая морское путешествие через Каспийское море.

В будущем IDD и МФЦА планируют продолжить совместную работу над аналитическими материалами, организовывать мероприятия и другими практическими шагами содействовать интеграции сфер дипломатии и финансов в наших странах. Уверен, что это создаст множество новых возможностей для сотрудничества, обмена знаниями и стратегического взаимодействия на межотраслевом уровне. Также убеждён, что совместная работа IDD и МФЦА будет способствовать превращению казахстанско-азербайджанских экономических связей в неотъемлемую и системообразующую часть Срединного коридора — пространства, где инициатива «Один пояс — один путь» объединяется с проектом Global Gateway, Международным транспортным коридором «Север – Юг» и другими региональными и международными инициативами.

Доктор Фарид Исмаилзаде

Директор Института развития и дипломатии Университета ADA
Проректор по внешним связям и взаимодействию с государственными структурами Университета ADA

Приветственное слово

От Управляющего Международным финансовым центром «Астана»

На фоне усиливающейся глобальной неопределённости и изменяющейся геополитической ситуации Казахстан и Азербайджан продолжают последовательно развивать сотрудничество, основанное на взаимных интересах и общих региональных приоритетах. Такой подход отражает обоюдную приверженность конструктивному взаимодействию и стратегическую цель — формирование более связанной, устойчивой и ориентированной на будущее региональной архитектуры.

Настоящий совместный аналитический доклад, подготовленный Международным финансовым центром «Астана» (МФЦА) и Институтом развития и дипломатии (IDD) при Университете ADA, направлен на развитие диалога о практических путях укрепления экономического сотрудничества между нашими странами. Его основной посыл очевиден: экономическая интеграция должна быть проактивной, целенаправленной и инклюзивной, чтобы приносить долгосрочную ценность.

МФЦА обладает уникальными возможностями для содействия этому процессу. Как региональный центр привлечения капитала и финансовых инноваций, мы предоставляем надёжную платформу для структурирования инвестиций, финансирования трансграничной инфраструктуры и продвижения устойчивого финансирования. Наше сотрудничество с азербайджанскими партнёрами продолжает расширяться, и мы полностью привержены углублению этого партнёрства в долгосрочной перспективе.

Однако прочность любого партнёрства определяется не только экономической целесообразностью, но и наличием политической воли. Взаимодействие между Казахстаном и Азербайджаном опирается на стратегическое согласование на высшем уровне, взаимопонимание регионального контекста и убеждённость в необходимости лидировать изнутри региона. Настоящий доклад отражает данную установку и предлагает конструктивную основу для преобразования общего видения в измеримые результаты.

Хочу выразить благодарность нашим коллегам из IDD за их интеллектуальный вклад и дух сотрудничества. Уверен, что этот документ станет как ориентиром для выработки политики, так и практическим руководством по углублению региональной интеграции.

Ренат Бектуров

Управляющий МФЦА

СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ОБЗОР

Наиболее прямой, эффективный, безопасный и финансово надежный маршрут безсанкционной связи между Китаем и Европой проходит через Казахстан и Азербайджан. На протяжении трёх десятилетий последовательно сменяющиеся руководства двух стран разделяли общее видение, укрепляли стратегические отношения и углубляли союзническое сотрудничество.

Более того, каждая из этих двух стран является системообразующим узлом¹ региона Шёлкового пути;² за последние 30 лет каждая из них укрепила свою репутацию, обрела самостоятельность в международной политике и способность к объединению других; каждая развила в себе достаточный потенциал для реализации преобразующей повестки так называемого «государства-проекта».³ Совокупный центроостремительный вес двух союзников стал важнейшим фактором, способствующим укреплению чувства стабильности и субъектности у стран Южного Кавказа и Центральной Азии, одновременно задавая тон, темп и масштаб всей региональной повестки.

Регионом Шёлкового пути движет общий нарратив, в центре которого — становление самостоятельным, автономным и эмансипированным субъектом международного порядка. Регион всё увереннее заявляет о себе.

Неотъемлемой частью данной стратегической инициативы является развитие стремительно укрепляющихся двусторонних отношений между Астаной и Баку. Укрепляя позиции в этом всё более значимом регионе мира, Казахстан и Азербайджан демонстрируют геополитический и геоэкономический подход, который можно охарактеризовать формулой: «предпочтительными математическими операциями являются сложение и умножение, а не вычитание и деление».⁴ Такой подход усиливает убеждённость в том, что именно эти страны и их соседи по региону Шёлкового пути лучше других понимают стоящие перед регионом вызовы и способны взять на себя лидерство в их решении.

В данном стратегическом контексте и был подготовлен настоящий краткий аналитический документ, разработанный Международным финансовым центром «Астана» (МФЦА) и Институтом развития и дипломатии (IDD) при Университете ADA. В центре внимания — геоэкономическая составляющая стратегического партнёрства; при этом детальный геополитический анализ намеренно оставлен за рамками. Документ определяет стратегический потенциал и взаимные выгоды от расширения экономического сотрудничества между Казахстаном и Азербайджаном, а также предлагает меры, направленные на укрепление долгосрочных экономических связей, обеспечение совместного роста и устойчивости в условиях глобальной трансформации.

Ключевые секторы, в которых может быть углублено геоэкономическое сотрудничество, включают нефть и газ, возобновляемую энергетику, транспорт и логистику, финансовые услуги, телекоммуникации и аграрную торговлю. Каждый из этих секторов предоставляет значительные возможности для наращивания экономических связей. В перспективе особую стратегическую роль может сыграть сотрудничество в области добычи и переработки редкоземельных и критически важных минералов — особенно с учётом растущего мирового спроса на них. Минеральное богатство Казахстана и усиливающаяся инфраструктура региональной связности Азербайджана создают естественную синергию, особенно при использовании финансовых механизмов, доступных через МФЦА, и создании совместных предприятий.

В нефтегазовом секторе Казахстан и Азербайджан усиливают сотрудничество за счёт развития альтернативных маршрутов экспорта нефти, в частности через нефтепровод Баку – Тбилиси – Джейхан (БТД), который остаётся недозагруженным, несмотря на его проектную мощность в 60 миллионов тонн в год. Расширение экспорта казахстанской нефти по БТД может снизить геополитические риски и зависимость от транзитных стран, обеспечив тем самым более высокую энергетическую безопасность. Кроме того, совместные проекты по разведке нефти могут использовать богатый опыт Азербайджана в развитии оффшорной энергетики.

В сфере возобновляемой энергетики Казахстан, Азербайджан и Узбекистан продвигают Каспийский зелёный энергетический коридор — стратегический проект по экспорту электроэнергии из Центральной Азии, вырабатываемой из возобновляемых источников, в Европу посредством подводного высоковольтного кабеля постоянного тока (HVDC), проходящего по дну Каспийского моря. Интеграция национальных энергосистем в рамках этого коридора направлена на укрепление региональной энергетической безопасности, диверсификацию экспортных маршрутов и позиционирование региона как поставщика чистой энергии, соответствующего глобальным целям по декарбонизации.

В сфере транспорта и логистики обе страны используют своё стратегическое расположение вдоль Срединного коридора, где наблюдается значительный рост объёмов грузоперевозок, сокращение времени транзита и повышение эффективности торговли. Дополнительные инвестиции в оптимизацию логистических процессов, цифровизацию и развитие инфраструктуры ещё больше повысят конкурентоспособность маршрута как ключевого торгового пути между Китаем и Европой.

Финансовый сектор представляет собой значительный потенциал для расширения сотрудничества, особенно через площадку МФЦА, предлагающую развитый рынок капитала, инструменты зелёного финансирования и механизмы структурирования инвестиций. С учётом уже

привлечённых \$14,8 млрд инвестиций через площадку МФЦА, Казахстан и Азербайджан могут использовать ее потенциал для мобилизации трансграничных капиталов и реализации совместных проектов.

В телекоммуникационной сфере запланированная прокладка волоконно-оптической линии связи (FOCL) через Каспийское море может стать переломным моментом: она усилит цифровую связность, защиту данных и экономическую интеграцию. Благодаря кабелю протяжённостью 380 км и пропускной способностью 400 терабит в секунду, проект существенно укрепит позиции Казахстана и Азербайджана в роли региональных цифровых хабов.

Наконец, сельскохозяйственная торговля остаётся важной опорой экономического сотрудничества: Казахстан экспортирует в Азербайджан пшеницу и другие зерновые, а Азербайджан поставляет в Казахстан фрукты и овощи. Инвестиции в хранение, логистику и инфраструктуру пищевой переработки будут способствовать упрощению торговли и повышению продовольственной безопасности в регионе.

Для реализации полного потенциала партнёрства, по нашему мнению, Казахстану и Азербайджану следует внедрять согласованные стратегии, включая развитие инфраструктуры, гармонизацию нормативного регулирования, цифровую трансформацию и углубление финансового взаимодействия. Укрепление экономических связей ускорит национальный рост и укрепит позиции обеих стран как лидеров региональной торговли и инвестиций.

КЛЮЧЕВЫЕ СЕКТОРА СОТРУДНИЧЕСТВА

Экономическое сотрудничество между Казахстаном и Азербайджаном имеет ключевое значение для обеих стран, способствуя их национальному развитию, а также стабильности и процветанию региона Шёлкового пути. Укрепление экономических связей может позволить Казахстану и Азербайджану занять позиции ведущих игроков в регионе.

При этом обе страны демонстрируют чрезмерную зависимость от экспорта углеводородов, что делает их экономики уязвимыми перед колебаниями мировых цен на сырьё. В 2024 году экспорт энергетических ресурсов составил более 50% общего экспорта Казахстана и свыше 85% экспорта Азербайджана.

Казахстан и Азербайджан демонстрируют устойчивый рост взаимной торговли: в 2024 году общий объём товарооборота достиг \$533,4 млн.⁵ Казахстан занимает третье место среди стран СНГ по объёму торговли с Азербайджаном.⁶ В 2024 году основными экспортными позициями

Казахстана в Азербайджан были цветные металлы, сырая нефть, нефтепродукты и зерно, в то время как Азербайджан поставлял в Казахстан трубы, алюминиевые прутки, а также сельскохозяйственную и пищевую продукцию.

В 2023 году страны поставили перед собой амбициозную цель — довести объём взаимной торговли до \$1 млрд в 2024 году.⁷ Однако достичь этой цели не удалось: товарооборот составил около \$533 млн, что, тем не менее, представляет собой существенный рост по сравнению с предыдущим годом. При этом остаётся значительный неиспользованный потенциал, поскольку текущие объёмы торговли охватывают лишь малую часть возможного экономического взаимодействия.

С 2005 года совокупный объём прямых иностранных инвестиций (ПИИ) из Азербайджана в Казахстан составил \$410 млн, а из Казахстана в Азербайджан — \$149,7 млн.⁸ На сегодняшний день в Казахстане зарегистрировано более 1 700 компаний с участием азербайджанского капитала. Помимо этого, шесть компаний с азербайджанским участием зарегистрированы в МФЦА, в основном в сферах информационных технологий, транспорта и логистики.

ТРАДИЦИОННАЯ ЭНЕРГЕТИКА

Казахстан и Азербайджан являются странами с богатыми энергетическими ресурсами и рассматривают себя как ключевых игроков на региональных энергетических рынках. Сотрудничество в нефтегазовом секторе имеет стратегическое значение, поскольку позволяет максимально эффективно использовать природные ресурсы, повысить уровень энергетической безопасности и усилить конкурентоспособность на глобальных рынках.

В 2024 году Казахстан добыл около 88 миллионов тонн сырой нефти⁹ тогда как объём добычи в Азербайджане оценивается примерно в 29 миллионов тонн.¹⁰ Таким образом, совокупная добыча нефти двумя странами составила порядка 117 миллионов тонн, что является существенным вкладом в мировое предложение.

Казахстан в значительной степени зависит от Каспийского трубопроводного консорциума (КТК), проходящего по территории России, для экспорта нефти на международные рынки. Около 70% от общего объёма добычи нефти в стране идёт на экспорт, при этом на долю КТК приходится примерно две трети экспортируемой нефти. Следует также отметить, что транспортировка по КТК является наиболее экономически выгодным вариантом для Казахстана.¹¹

Тем не менее, с учётом стратегической значимости сырой нефти для экономики страны, диверсификация экспортных маршрутов путём

сотрудничества с Азербайджаном может способствовать снижению геополитических рисков и зависимости от ограниченного числа транзитных путей. Трубопровод Баку – Тбилиси – Джейхан (БТД) в Азербайджане представляет собой надёжную инфраструктуру для экспорта нефти, эффективность которой уже доказана на практике. Казахстан и Азербайджан уже начали реализовывать сотрудничество в этом направлении.

В 2024 году Казахстан экспортировал свыше 1,4 миллиона тонн нефти через трубопровод Баку – Тбилиси – Джейхан (БТД), тем самым продемонстрировав жизнеспособность модели использования совместной инфраструктуры.¹² Несмотря на это, трубопровод остаётся существенно недозагруженным: в 2024 году через него было транспортировано около 29,47 миллиона тонн нефти¹³ — менее 50% от его проектной мощности в 60 миллионов тонн в год.¹⁴ Согласно официальным прогнозам, в краткосрочной перспективе Казахстан планирует увеличить экспорт через БТД до 2,2 миллиона тонн в год,¹⁵ а в долгосрочной — до 20 миллионов тонн по мере роста добычи и улучшения инфраструктурной координации.¹⁶

Следует отметить, что зарегистрированная в МФЦА компания Caspian Integrated Maritime Solutions (CIMS) владеет и эксплуатирует танкерный флот для перевозки нефти по Транскаспийскому маршруту с последующей транспортировкой через БТД.¹⁷ CIMS является совместным предприятием «КазМунайГаз» и Abu Dhabi Ports Group. Помимо CIMS, азербайджанская компания — Азербайджанское каспийское морское пароходство (ASCO) — также владеет танкерным флотом, используемым для транспортировки нефти по Каспийскому морю. Компания играет значительную роль в перевозке нефти из Центральной Азии в Азербайджан с последующим транзитом по магистральным трубопроводам, таким как БТД.

Надёжная транспортировка казахстанской нефти по маршруту БТД требует соблюдения нескольких условий: (1) достаточно высокий уровень мировых цен на нефть, при котором становятся оправданными инвестиции в инфраструктуру порта Актау (текущая пропускная способность составляет 5–6 миллионов тонн в год); (2) увеличение количества складских и погрузочных терминалов; (3) наличие работоспособного танкерного флота.¹⁸

Помимо транспортировки нефти, страны могут расширять сотрудничество и в сфере разведки и добычи углеводородов. Например, Азербайджан обладает передовыми компетенциями в геологоразведке и освоении месторождений, включая крупные проекты, такие как нефтяное месторождение Азери-Чираг-Гюнешли (ACG) и газовое месторождение Шах-Дениз. Объединение экспертных знаний может способствовать ускорению разработки аналогичных проектов в Казахстане.

ВОЗОБНОВЛЯЕМАЯ ЭНЕРГЕТИКА

Казахстан и Азербайджан закладывают основу для масштабного сотрудничества в сфере возобновляемой энергетики, сосредоточенного вокруг создания транскаспийской линии электропередачи. Этот подводный высоковольтный кабель предназначен для соединения энергосистем Казахстана и Азербайджана и станет частью более широкой инициативы — проекта подводного кабеля через Чёрное море, связывающего Южный Кавказ с Европой. После ввода в эксплуатацию данная инфраструктура позволит экспортировать чистую электроэнергию (в первую очередь, солнечную и ветровую), произведённую в Центральной Азии, в Европейский союз, способствуя диверсификации источников энергии в регионе и достижению целей ЕС по декарбонизации.

Экономическая целесообразность проекта опирается на амбициозные энергетические повестки обеих стран в сфере ВИЭ. Используя свой солнечный потенциал и ветровые коридоры, Казахстан взял на себя обязательство довести долю возобновляемых источников в энергетическом балансе до 15% к 2030 году.

Потенциал Азербайджана в области оффшорной генерации из возобновляемых источников — один из крупнейших и наиболее перспективных в мире.¹⁹ Страна также активно развивает наземные солнечные и ветровые электростанции, особенно в регионах Карабаха и Восточного Зангезура, при поддержке иностранных инвесторов, таких как ACWA Power и Masdar. Прокладка транскаспийского кабеля обеспечит стабильный внешний канал сбыта и улучшит инвестиционную привлекательность крупномасштабных проектов в сфере ВИЭ.

Помимо двустороннего сотрудничества, в регионе активно развиваются инициативы по более широкой интеграции энергетических систем. Страны Центральной Азии и Южного Кавказа — включая Грузию, Узбекистан и Кыргызстан — стремятся к созданию единого электроэнергетического рынка с согласованными техническими и нормативными стандартами, развитием внутрирегиональной торговли и укреплением устойчивости электросетей. Данные усилия, поддерживаемые ЕС, Всемирным банком и ЕБРР, имеют важнейшее значение для сглаживания характерных для ВИЭ колебаний поставок и формирования более ликвидного регионального энергетического рынка.

Инвестиционные потребности в реализацию транскаспийского и черноморского интерконнектора значительны — особенно с учётом подводных участков и трансграничного характера проектов. Необходима комбинация льготного финансирования, государственных гарантий и

смешанных структур финансирования. Ключевую роль в обеспечении финансирования могут сыграть такие институты, как Европейский инвестиционный банк, ЕБРР и специализированные климатические фонды. Кроме того, партнёрства государственно-частного сектора и выпуск зелёных облигаций государственными энергетическими компаниями могут дополнительно мобилизовать капитал. Учитывая соответствие проекта целям ЕС в области энергетической безопасности и климатической повестки, инициатива Global Gateway может стать важным механизмом стратегического финансирования.

В макроэкономическом контексте проект отражает переход в сотрудничестве между Казахстаном и Азербайджаном от углеводородов к электроэнергии как торговому ресурсу, что предоставляет обеим странам возможность позиционировать себя как экспортеров низкоуглеродной энергии, одновременно стимулируя модернизацию региональных электросетей и экономическую диверсификацию. В случае реализации, данный энергетический коридор существенно повысит устойчивость и конкурентоспособность энергетической архитектуры региона Шёлкового пути.

ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА

Транспорт и логистика играют важную роль в сотрудничестве между Казахстаном и Азербайджаном, опираясь на стратегическое расположение двух стран вдоль Срединного коридора, соединяющего Китай с Европой. Хотя Срединный коридор функционирует уже много лет, его значение значительно возросло в условиях текущей геополитической обстановки, способствующей диверсификации сухопутных маршрутов между Китаем и Европой. Кроме того, данный маршрут имеет ключевое значение для развития торгово-экономических связей между Казахстаном и Азербайджаном.

Срединный коридор представляет собой стратегически важный мультимодальный маршрут, проходящий через территорию Казахстана, Азербайджана, Грузии и Турции, который играет ключевую роль как в реализации стратегии Европейского союза Global Gateway, так и в оптимизации китайской инициативы «Один пояс — один путь». Пропускная способность коридора составляет 6 миллионов тонн в год, включая 100 000 контейнеров в эквиваленте TEU.²⁰ За последние годы время доставки грузов по маршруту было существенно сокращено — с 38–53 дней до 19–23 дней. Цель — дальнейшее сокращение сроков до 15 дней.²¹ Для сравнения, морская доставка грузов между Китаем и Европой занимает от 30 до 45 дней²², причём в последнее время данный метод сталкивается с перебоями в Красном море, что увеличивает сроки транспортировки.²³

В сравнении с Северным коридором, проходящим через Россию, Срединный маршрут обладает рядом явных преимуществ. В условиях геополитической напряжённости и санкций транзит по Северному маршруту подвержен рискам задержек и усиленного контроля. Кроме того, зависимость от одного транзитного государства создаёт угрозу стабильности цепочек поставок. В сравнение с этим Срединный коридор обеспечивает более диверсифицированный и устойчивый маршрут, смягчающий риски, связанные с геополитической нестабильностью.

Срединный коридор демонстрирует впечатляющий рост объёмов перевозок, что подчёркивает его возрастающее стратегическое значение в рамках современного Шёлкового пути. В 2021 году объём перевозок по коридору составил около 840 000 тонн,²⁴ а к 2024 году он достиг 4,5 миллиона тонн — рост на 435% всего за три года. По сравнению с 2023 годом, когда было перевезено около 2,78 миллиона тонн, прирост в 2024 году составил 62% в годовом выражении.²⁵

Стороны, задействованные в развитии маршрута, ставят перед собой цель увеличить совокупный годовой объём перевозок до 10 миллионов тонн к 2030 году. Для этого необходимы дальнейшие инвестиции в инфраструктуру, согласование таможенных процедур и координация логистики между Казахстаном, Азербайджаном, Грузией и Турцией.²⁶

Всего за четыре года Срединный коридор продемонстрировал более чем пятикратный рост грузопотока, подтвердив свой потенциал стать ключевым сухопутным мостом евразийской торговли на фоне перестроения глобальных цепочек поставок и геополитических сдвигов. Ранее в аналитической записке IDD отмечалось: «Рост торговли по коридору стимулирует развитие промышленности, создание рабочих мест и инфраструктурные проекты в странах-участницах, тем самым укрепляя региональные экономики, усиливая позиции в глобальных цепочках поставок и способствуя формированию сообщества общей судьбы»²⁷

Согласно различным прогнозам, в будущем грузопоток по Срединному коридору может продолжить свой рост. По прогнозам ЕБРР, объёмы транзита контейнеров по Центральному Транскаспийскому маршруту могут вырасти с 18 000 TEU в 2022 году до 130 000 TEU к 2040 году при сохранении текущих темпов развития. Однако если будут реализованы 7 мероприятий по улучшению «мягкой» инфраструктуры и 33 проекта по развитию «жёсткой» инфраструктуры в Казахстане и Центральной Азии на общую сумму €18,5 млрд (около \$20,2 млрд США), а транзитное время будет сокращено до 13 дней, то объём перевозок может достичь 865 000 TEU — рост в 48 раз.²⁸ Важно также рассматривать Срединный коридор не только как транспортный, но также как экономический и инфраструктурный маршрут, который способствует развитию торговли и инвестиционного

сотрудничества между странами региона, усиливая их экономическую связанность.²⁹

Со стороны ЕБРР предлагается семь направлений по улучшению «мягкой» инфраструктуры: цифровизация транспортных документов, повышение совместимости систем, улучшение условий для государственно-частного партнёрства (ГЧП), упрощение торговли, либерализация рынка, совершенствование механизма ценообразования на тарифы и увеличение объёма финансирования.³⁰

Согласно прогнозам Всемирного банка, объём перевозок по Срединному коридору может утроиться в период с 2021 по 2030 годы и достичь 11 миллионов тонн в год. Прогнозный рост обусловлен в первую очередь экономическим развитием стран Центральной Азии и Южного Кавказа, а не увеличением транзитных грузов. При этом ожидается, что коридор в основном сохранит региональный характер: доля межконтинентальной торговли, по прогнозам, составит менее 40% от общего объёма к 2030 году. Однако недавняя активизация дипломатических контактов между Китаем и ЕС может привести к пересмотру прогнозов в сторону повышения. По оценкам, в 2023 году на экспортно-импортные операции с участием Казахстана и Азербайджана приходилось около 62% общего грузопотока по Срединному коридору.³¹ В условиях текущих геополитических изменений данный показатель может быть пересмотрен, что ещё больше усилит стратегическое значение маршрута.

Всемирный банк выделяет пять ключевых шагов для раскрытия потенциала Срединного коридора: рассматривать коридор не только как транспортный, но и как экономический; предлагать логистические решения по всей длине маршрута; реформировать и упростить процедуры; использовать потенциал цифровых потоков данных; продолжать развитие инфраструктуры и оборудования на основе приоритезации проектов.³²

Азербайджан и Казахстан последовательно продвигают развитие Срединного коридора, при этом вклад МФЦА получает возрастающее признание в качестве платформы для соответствующих проектов. В настоящее время несколько компаний, зарегистрированных в МФЦА, занимаются развитием коридора, что свидетельствует об их стремлении структурировать и финансировать проекты, укрепляющие экономическую и инфраструктурную роль маршрута.

Например, компания Middle Corridor Multimodal Ltd — совместное предприятие железнодорожных компаний Казахстана, Азербайджана и Грузии — создана для реализации скоординированной политики между тремя странами с целью развития мультимодальных перевозок в направлении Китай–Европа и Турция–Китай.³³ Компания сосредоточена на

цифровизации и оптимизации транспортных операций, таких как пересечение границ и обработка на терминалах.³⁴

Другой пример — компания KPMC, совместное предприятие между Қазақстан темір жолы и PSA International. Её миссия — содействовать развитию Срединного коридора, в том числе за счёт внедрения цифровых решений.³⁵

ФИНАНСОВЫЕ УСЛУГИ И ИНВЕСТИЦИИ

МФЦА уже зарекомендовал себя как один из ключевых финансовых хабов региона Шёлкового пути, предлагая уникальные возможности для бизнеса и инвесторов. Применение английского права, независимая регуляторная система, развитая инфраструктура для функционирования рынков капитала, а также фокус на инновационных направлениях — таких как зелёные и исламские финансы, цифровые активы — делают центр привлекательным для международных компаний, включая азербайджанские.

Растущее значение МФЦА подтверждается количественными показателями и международными оценками:

- Согласно рейтингу Global Financial Centres Index 37, МФЦА занимает первое место среди финансовых центров Восточной Европы и Центральной Азии.
- С момента своего основания через МФЦА было привлечено \$14,8 млрд инвестиций.
- В качестве участников в МФЦА зарегистрировано более 4 000 компаний из более чем 80 стран.

Казахстан и Азербайджан уже начали использовать потенциал МФЦА в интересах двустороннего развития. В частности, значительные возможности открываются в области зелёного финансирования: МФЦА располагает развитой нормативной и институциональной инфраструктурой для выпуска зелёных облигаций, привлечения капитала в проекты возобновляемой энергетики и устойчивого развития. Данные инструменты могут быть задействованы для привлечения международных инвесторов, ориентированных на ESG-подходы, особенно в контексте проектов трансграничной передачи электроэнергии из возобновляемых источников. Расширение сотрудничества с МФЦА позволит Казахстану и Азербайджану диверсифицировать источники экономического роста, снизить зависимость от углеводородного экспорта и обеспечить соответствие международным обязательствам в области климата, включая положения Рамочной конвенции ООН об изменении климата (UNFCCC) и договорённости, принятые в рамках председательства Азербайджана на COP29, что укрепит позиции обеих стран как региональных центров устойчивого финансирования.

Одним из недавних примеров стало размещение первых в истории Азербайджана зелёных облигаций, осуществлённое одним из крупнейших частных банков страны — Unibank. Выпуск на сумму 20 млн манатов (эквивалент \$11,8 млн) был осуществлён в соответствии с Принципами зелёных облигаций, разработанными Международной ассоциацией рынков капитала (ICMA), и приурочен к проведению COP29 в Баку в ноябре 2024 года. Зелёный выпуск был проверен и одобрен Центром зелёных финансов МФЦА, который выдал независимую оценку (Second Party Opinion), подтвердившую соответствие облигаций экологическим критериям и присвоившее Unibank наивысшую оценку за экологическую стратегию и соответствие международным стандартам в сфере устойчивого финансирования.³⁶

Другим значимым примером является создание инвестиционного фонда SK-AIH на базе МФЦА. Фонд был учреждён совместно Фондом национального благосостояния «Самрук-Казына» и Azerbaijan Investment Holding, объём составил \$300 млн.³⁷ Основная цель фонда — мобилизация трансграничных инвестиций в проекты, способствующие экономическому развитию обеих стран.³⁸ Одним из ключевых направлений станет модернизация портовой инфраструктуры в Казахстане и Азербайджане.³⁹ Расширение подобной практики и создание дополнительных совместных инвестиционных фондов представляют собой эффективный механизм стимулирования экономического роста в двустороннем формате.

Несмотря на достигнутый прогресс, остаётся значительный неиспользованный потенциал применения платформы МФЦА для реализации совместных инициатив между Казахстаном и Азербайджаном. Как отмечалось ранее, в Казахстане зарегистрировано свыше 1 700 компаний с участием азербайджанского капитала, однако на площадке МФЦА зарегистрированы лишь шесть подобных компаний, и они преимущественно работают в сфере информационных услуг и транспортной логистики

Активное продвижение использования МФЦА как платформы для реализации совместных инвестиционных проектов, привлечения капитала и структурирования сделок отвечает интересам обеих стран, а также более широкого пространства региона Шёлкового пути. По мере повышения информированности азербайджанского бизнеса о возможностях и институциональных преимуществах МФЦА, можно ожидать значительного увеличения числа участников из Азербайджана, которое дополнительно укрепит экономическое сотрудничество между двумя странами.

ТЕЛЕКОММУНИКАЦИИ

В рамках инициативы «Цифровой Шёлковый путь» строительство волоконно-оптической линии связи (FOCL) через Каспийское море⁴⁰ является критически важным инфраструктурным проектом, соответствующим целям экономической модернизации и цифровой трансформации как Азербайджана, так и Казахстана.

С учётом растущего спроса на защищённую и высокоскоростную передачу данных проект представляет собой стратегическую инвестицию, направленную на диверсификацию телекоммуникационных маршрутов, обеспечение избыточности и устойчивости сетей, снижение задержек, а также увеличение пропускной способности в целях поддержки цифровых экономик Казахстана и Азербайджана. Реализация проекта позволит позиционировать обе страны в качестве региональных цифровых хабов, создавая условия для расширения таких отраслей, как финтех, облачные вычисления и искусственный интеллект. Особую роль в реализации проекта может сыграть Свободная экономическая зона «Алят» (AFEZ), расположенная в непосредственной близости от Международного морского торгового порта Баку (ныне объединённого с железнодорожной компанией Азербайджана⁴¹), а также свободные экономические зоны Казахстана.

Недавно было объявлено, что строительство FOCL начнётся в 2025 году. Протяжённость кабеля составит 380 километров, а его пропускная способность — до 400 терабит в секунду. Общий объём инвестиций в проект, по предварительным оценкам, превысит \$50 млн.⁴² Крайне важно обеспечить своевременную реализацию проекта, учитывая, что ранее он уже неоднократно откладывался. Успешное завершение строительства FOCL окажет мультипликативный эффект на экономический рост обеих стран и усилит эффективность других совместных инициатив.

ТОРГОВЛЯ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ПРОДУКЦИЕЙ

Сельскохозяйственная торговля между Казахстаном и Азербайджаном играет важную роль в их экономическом сотрудничестве, опираясь на взаимодополняющие агропромышленные потенциалы двух стран. В 2024 году этот сектор стал одним из ключевых драйверов роста двусторонней торговли.⁴³

Казахстан, входящий в число крупнейших мировых производителей и экспортёров зерна (8,1 млн тонн в 2024 году⁴⁴), вносит значительный вклад в обеспечение продовольственной безопасности в регионе. Казахстан поставляет крупные объёмы зерновых в Азербайджан, который в

значительной степени зависит от импорта для удовлетворения внутреннего спроса — уровень самообеспеченности страны по пшенице составляет около 34%.⁴⁵ Поставки зерна из Казахстана через Бакинский зерновой терминал достигли 1,5 млн тонн.⁴⁶ В свою очередь, Азербайджан экспортирует в Казахстан фрукты и овощи.⁴⁷ Таким образом, страны выступают важными партнёрами в аграрной цепочке поставок.

Учитывая, что ни одна из стран не обладает полной продовольственной самодостаточностью, Казахстан и Азербайджан активно развивают торгово-инвестиционное сотрудничество в агропродовольственной сфере — включая логистику, переработку продукции и повышение эффективности цепочек поставок. Углубление таких инициатив отвечает стратегическим интересам обеих сторон в обеспечении стабильных и бесперебойных поставок сельскохозяйственной продукции.

Кроме того, взаимные инвестиции в объекты хранения и транспортировки, включая использование потенциала Срединного коридора, могут способствовать дополнительной оптимизации торговли продовольствием между странами.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Расширяющееся экономическое партнёрство между Азербайджаном и Казахстаном опирается на прочную основу стратегических отношений и углубляющегося союзнического сотрудничества, полностью поддерживаемого лидерами обеих стран. Оба государства выступают в качестве системообразующих узлов региона Шёлкового пути и формируют согласованную геоэкономическую стратегию, включающую приоритеты экономической диверсификации, расширения внешнеторговых потоков и укрепления трансрегиональной связанности. Несмотря на положительную динамику двустороннего товарооборота, сохраняется значительный нереализованный потенциал в таких секторах, как углеводородная и возобновляемая энергетика, транспорт и логистика, финансовые услуги, телекоммуникации и агропродовольственная торговля.

Обеим странам желательно продолжить наращивание инвестиций в инфраструктуру, активно использовать возможности цифровых технологий и задействовать финансовую экосистему МФЦА для дальнейшего укрепления экономического сотрудничества. Развитие Срединного коридора и прокладка подводной волоконно-оптической линии связи через Каспийское море потенциально ещё более укрепят позиции Казахстана и Азербайджана в качестве важнейших транзитных хабов между Азией и Европой. Помимо этого, увеличение объёмов экспорта казахстанской нефти через территорию Азербайджана, запуск проектов по передаче возобновляемой электроэнергии, повышение эффективности торговли аграрной продукцией и

углубление финансового взаимодействия будут способствовать формированию устойчивой экономической модели на долгосрочную перспективу.

Придерживаясь стратегического и ориентированного в будущее подхода, Казахстан и Азербайджан смогут в полной мере реализовать свой геоэкономический потенциал, привлечь больше иностранных инвестиций и укрепить свои лидирующие позиции в регионе Шёлкового пути. Продолжение совместной работы принесёт выгоды не только двум национальным экономикам, но и окажет важное влияние на укрепление региональной стабильности, процветания и независимости, а также будет способствовать развитию сотрудничества с внешними партнёрами — как ближнего, так и дальнего зарубежья.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ The “keystone state” concept was first developed in Nikolas K. Gvosdev, “Keystone States: A New Category of Power,” *Horizons* no. 5 (Autumn 2015), pp. 104-120, <https://www.cirsd.org/en/horizons/horizons-autumn-2015--issue-no5/keystone-states---a-new-category-of-power>. See also Damjan Krnjević Mišković, “Superseding Middle Power Theory with the Keystone Concept: The Persuasive Case of Azerbaijan and the Silk Road Region,” *Caucasus Strategic Perspectives*, Special issue no. 1 (February 2024), pp. 31-65, <https://tinyurl.com/krnjevic-keystone>. See also Nikolas K. Gvosdev, “Geopolitical Keystone: Azerbaijan and the Global Position of the Silk Road Region,” *Baku Dialogues* vol. 4, no. 1 (Fall 2020), pp. 26, 27, <https://bakudialogues.ada.edu.az/media/2020/08/27/bd-1-gvosdev.pdf>.

² In terms of geography, the Silk Road region comprises that part of the world that looks west past Anatolia to the warm seas beyond; north across the Caspian towards the Great Steppe; east to the peaks of the Altai and the arid sands of the Taklamakan; and south towards the Hindu Kush and the Indus valley; and then looping around down to the Persian Gulf and back up across the Fertile Crescent and onward to the Black Sea littoral. This definition was first presented in “Editorial Statement,” *Baku Dialogues* vol. 4, no. 1 (Fall 2020), p. 7, <https://bakudialogues.ada.edu.az/editorial-statement>. Other terms to describe the Silk Road region include ‘Trans-Caspian region,’ ‘Caspian Basin,’ ‘Caspian Sea Region,’ ‘Inner Asia,’ ‘Middle Asia,’ the pedestrian ‘South Caucasus and Central Asia,’ and, of course, ‘central Eurasia’ (or simply ‘Eurasia’). For more on this, see Damjan Krnjević Mišković, “On Some Conceptual Advantages of the Term ‘Silk Road Region’: Heraldizing Geopolitical and Geo-Economic Emancipation,” *Baku Dialogues* vol. 6, no. 4 (Summer 2023), pp. 20-27, https://bakudialogues.idd.az/media/2023/07/12/bd-v6-n4_miskovic.pdf. See also https://idd.az/media/2025/03/19/idd_policy_brief_-_arasli_-_19_march_2025.pdf?v=1.1, which characterizes the Silk Road region as “the geoeconomic and geocultural amalgam of Central Asia, the Caspian Sea, and the South Caucasus, which stretches along the ancient East-West trade route.”

³ Charles S. Maier, *The Project-State and Its Rivals: A New History of the Twentieth and Twenty-First Centuries* (Cambridge: Harvard University Press, 2023). One of the prerequisites of a project state is having both the ambition and the power to mobilize the entirety of the regime—in the Greek sense of *politeia*—to get behind and execute successfully larger, aspirational goals. For instance, Azerbaijan and Kazakhstan understand industrial policy to be an integral part of national security policy. Conceptually, the project state raises up whilst reshaping; it does not merely govern or administer.

-
- ⁴ Feigenbaum, Evan (@EvanFeigenbaum), Twitter, 20 June 2024, 9pm, <https://x.com/EvanFeigenbaum/status/1803835202734592107>.
- ⁵ <https://astanatimes.com/2025/03/kazakhstan-azerbaijan-strengthen-multifaceted-interstate-ties/>
- ⁶ <https://caspiantpost.com/politics/azerbaijan-kazakhstan-see-growth-in-mutual-trade-turnover-in-2024>
- ⁷ <https://astanatimes.com/2024/12/kazakhstans-trade-turnover-with-azerbaijan-increases-by-nearly-40/>
- ⁸ National Bank of Kazakhstan.
- ⁹ <https://forbes.kz/articles/v-kazahstane-peresmotreli-prognoz-dobychi-nefti-za-2024-god-7c271c>
- ¹⁰ <https://www.reuters.com/markets/commodities/azerbaijan-says-opec-might-consider-oil-cuts-rollover-dec-1-meeting-2024-11-25/#:~:text=Oil%20production%20for%202024%20and,2024%20and%202025%2C%20he%20said.>
- ¹¹ <https://astanatimes.com/2024/11/baku-tbilisi-ceyhan-pipeline-offers-promising-but-costly-alternative-for-kazakhstans-oil-export-experts-say/>
- ¹² https://interfax.com/newsroom/top-stories/109313/?utm_source
- ¹³ https://interfax.com/newsroom/top-stories/110198/?utm_source
- ¹⁴ <https://astanatimes.com/2024/11/baku-tbilisi-ceyhan-pipeline-offers-promising-but-costly-alternative-for-kazakhstans-oil-export-experts-say/>
- ¹⁵ <https://astanatimes.com/2025/03/kazakhstan-azerbaijan-strengthen-multifaceted-interstate-ties/>
- ¹⁶ https://interfax.com/newsroom/top-stories/109313/?utm_source
- ¹⁷ <https://www.caspianim.com>
- ¹⁸ <https://astanatimes.com/2024/11/baku-tbilisi-ceyhan-pipeline-offers-promising-but-costly-alternative-for-kazakhstans-oil-export-experts-say/>
- ¹⁹ Ayse Yasemin Orucu, Sean Whittaker, and Mark Thomas Leybourne, *Offshore Wind Roadmap for Azerbaijan* (Washington, D.C.: The World Bank Group, 2022), <https://www.worldbank.org/en/country/azerbaijan/publication/offshore-wind-roadmap-for-azerbaijan>; See also Ministry of Energy of Azerbaijan, “The Use of Renewable Energy Resources in Azerbaijan,” 14 June 2023, <https://minenergy.gov.az/en/alternativ-ve-berpa-olunan-enerji/azerbaycanda-berpa-olunan-enerji-menbelerinden-istifade>.
- ²⁰ <https://astanatimes.com/2024/12/cargo-transport-via-middle-corridor-surges-to-4-1-million-tons-in-11-months/>
- ²¹ <https://astanatimes.com/2024/12/cargo-transport-via-middle-corridor-surges-to-4-1-million-tons-in-11-months/>
- ²² <https://www.maersk.com/logistics-explained/transportation-and-freight/2023/09/27/sea-freight-guide#:~:text=Plan%20for%20transit%20times%20between,until%20it%20reaches%20its%20destination.>
- ²³ <https://www.euractiv.com/section/economy-jobs/news/eu-and-china-seek-influence-expansion-in-vital-middle-corridor-trade-route/>
- ²⁴ <https://astanatimes.com/2023/11/kazakhstan-capitalizes-on-geopolitical-shifts-to-emerge-as-eurasias-transport-and-logistics-hub/#:~:text=Kazakhstan%20has%20invested%20%2435%20billion,railways%20and%20eight%20auto%20corridors.>
- ²⁵ <https://en.inform.kz/news/kazakhstan-eyes-10mln-tons-throughout-via-titr-e08656/>
- ²⁶ <https://en.inform.kz/news/kazakhstan-eyes-10mln-tons-throughout-via-titr-e08656/>
- ²⁷ https://idd.az/media/2025/04/17/idd_policy_brief_-_aybeniz_ismaylova_-_17_april_2025.pdf?v=1.1
- ²⁸ <https://www.ebrd.com/news/publications/special-reports/sustainable-transport-connections-between-europe-and-central-asia.html>

-
- ²⁹ <https://www.ebrd.com/news/publications/special-reports/sustainable-transport-connections-between-europe-and-central-asia.html>
- ³⁰ <https://www.ebrd.com/news/publications/special-reports/sustainable-transport-connections-between-europe-and-central-asia.html>
- ³¹ <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/7e6a216e-eb56-4783-ba1b-b7621abddcd9/content>
- ³² <https://www.worldbank.org/en/region/eca/publication/middle-trade-and-transport-corridor>
- ³³ <https://astanatimes.com/2023/10/azerbaijan-georgia-kazakhstan-create-joint-venture-to-develop-middle-corridors-multimodal-service/>
- ³⁴ <https://astanatimes.com/2024/08/kazakhstan-to-increase-middle-corridors-capacity-to-ten-million-tons-annually/>
- ³⁵ <https://www.globalpsa.com/psa-and-kazakhstan-railways-join-forces-to-enhance-trade-through-the-trans-caspian-international-transport-route/>
- ³⁶ <https://aifc.kz/news/azerbaijan-hosts-debut-green-bond-issuance-with-support-from-the-aifc-green-finance-centre/>
- ³⁷ <https://aifc.kz/news/31-billion-raised-through-the-astana-international-financial-centre-in-2024/>
- ³⁸ <https://astanatimes.com/2024/11/baku-tbilisi-ceyhan-pipeline-offers-promising-but-costly-alternative-for-kazakhstans-oil-export-experts-say>
- ³⁹ <https://astanatimes.com/2024/03/kazakh-azerbaijani-fund-to-prioritize-port-infrastructure-development/>
- ⁴⁰ <https://president.az/en/articles/view/62324>
- ⁴¹ <https://en.trend.az/azerbaijan/politics/4010103.html>
- ⁴² <https://report.az/en/infrastructure/kazakhstan-pm-construction-of-underwater-internet-cable-along-bottom-of-caspian-sea-will-begin-in-2025/>
- ⁴³ <https://inbusiness.kz/ru/news/azerbaijan-kazakhstan-trade-grows-38-7-in-2024-driven-by-agricultural-exports>
- ⁴⁴ <https://astanatimes.com/2025/01/kazakhstan-resumes-grain-supplies-to-iran-azerbaijan/>
- ⁴⁵ <https://caliber.az/en/post/azerbaijan-strives-to-reduce-dependency-on-wheat-imports>
- ⁴⁶ <https://en.trend.az/business/4013124.html>
- ⁴⁷ <https://inbusiness.kz/ru/news/azerbaijan-kazakhstan-trade-grows-38-7-in-2024-driven-by-agricultural-exports>

БИОГРАФИИ АВТОРОВ

Асет Онласов – главный директор по продуктам в Администрации МФЦА. Ранее занимал должности в Агентстве по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан, а также в Министерстве национальной экономики Казахстана, где участвовал в разработке экономической политики и реформ.

Куаныш Габдуллин - старший менеджер по отраслевому анализу в Администрации МФЦА. Ранее занимал аналитические позиции на Бирже МФЦА, в Фонде национального благосостояния «Самрук-Казына», компаниях Karachaganak Petroleum Operating и Colliers International.

Дамьян Крневич Мишкович - профессор практики в Университете ADA, где также занимает должность директора по политическим исследованиям, аналитике и публикациям в Институте развития и дипломатии. Ранее он

работал старшим специальным советником президента Генеральной Ассамблеи ООН и министром иностранных дел Сербии, директором по стратегическому планированию и анализу Администрации Президента Сербии, а также специальным советником Президента Сербии.

Мнения и суждения, изложенные в данной работе, принадлежат исключительно авторам.