

С.Жильцов

КАСПИЙСКИЙ РЕГИОН: НОВЫЕ ПРОЦЕССЫ

DOI: 10.20542/2073-4786-2023-1-57-67

Статья поступила в редакцию 20.02.2023; одобрена после рецензирования 15.03.2023; принята к публикации 20.03.2023.

Введение

В последние годы в Каспийском регионе существенно меняется не только геополитическая ситуация, но и торгово-экономические отношения входящих в него государств. Помимо этого, страны региона стремятся участвовать в международных инфраструктурных проектах. Эти планы стали ответом на кардинальные изменения в мировой экономике и обусловлены амбициозными проектами использования новых возможностей.

Государства региона проделали огромную работу по расширению взаимодействия друг с другом в торгово-экономической сфере, в прокладке новых маршрутов поставок товаров, в том числе через Каспийское море. Этому способствовало создание прибрежной инфраструктуры, которая повысила привлекательность внерегиональных акторов. Возросший интерес других государств к новым возможностям региона привел к росту объемов транзита грузов, которые стали поставляться через прикаспийские страны.

Транспортный коридор «Восток–Запад»

В последнее время значительно возрос интерес к Транскаспийскому международному транспортному маршруту (ТМТМ). Этот проект оказался востребованным прикаспийскими государствами, которые стремятся встроиться в глобальные логистические цепочки. Соответственно, ряд прикаспийских стран разрабатывает планы увеличения пропускной способности своих портов на Каспии, тем более, что за последние пять лет перевозка контейнеров по нему возросла в 3 раза [1].

В 2022 г. Казахстан, Азербайджан и Грузия обсуждали вопросы, связанные с расширением возможностей ТМТМ. Речь шла о создании совместного предприятия и необходимой инфраструктуры. ТМТМ проходит через морские порты Актау и Курык, затем по паромной линии до порта Баку (Алят) и по железным дорогам Азербайджана и Грузии до портов Батуми и Поти, потом через железную дорогу Баку–Тбилиси–Карс до турецких портов Стамбул, Мерсин и далее – в европейские страны.

Казахстан рассчитывает повысить свою роль в ТМТМ. В частности, обсуждались варианты модернизации портовой инфраструктуры в порту Актау при участии Всемирного банка [2]. По словам министра индустрии и инфраструктурного развития Казахстана К.Ускенбаева, «для развития грузоперевозок по Транскаспийскому транспортному маршруту планируется создать контейнерный хаб на базе СЭЗ “Морпорт Актау”» [3].

Для реализации данных планов Астана рассчитывала привлечь известные контейнерные компании. Помимо этого, Казахстан планирует строительство собственного паромного флота. Предполагается, что «в будущем республика станет основным транспортно-логистическим хабом в Центрально-Азиатском регионе» [4]. Ранее в Актау были реализованы проекты по строительству паромного комплекса с целью расширения пропускной способности этого порта – построены три сухогрузных терминала. В целом пропускная способность транспортной инфраструктуры Казахстана составляет порядка 21 млн т [4]. Торговый флот республики состоит из 4 сухогрузов, а в перспективе правительство страны рассчитывает довести количество судов паромного флота до 10 [4].

Ориентация прикаспийских государств на формирование новых внешнеэкономических связей, их заинтересованность в расширении участия в инфраструктурных проектах не мешает им развивать взаимное сотрудничество. В частности, Казахстан рассчитывал подписать договор о торгово-экономическом сотрудничестве с Азербайджаном [5]. Правительство республики уже одобрило проект соответствующего соглашения.

На западном побережье Каспийского моря, в Азербайджане, также развивается транспортная инфраструктура, причем Баку привлекает инвесторов из Турции. В частности, группа турецких компаний «Албайрак» готова инвестировать средства в строительство терминала минеральных удобрений в порту Баку [6]. Турецкие инвесторы намерены развивать Бакинский порт, рассматривая его в качестве логистического центра в перевозке грузов из Европы в Азию. «Основной целью сотрудничества является создание максимально комфортных и стабильных условий для грузовых перевозчиков в сфере логистики и в рамках цепочек поставок, а также достижение увеличения объемов перевозок грузов из Китая и стран Центральной Азии в Европу и Турцию транзитом через Бакинский порт» [7]. Ввод в эксплуатацию новых мощностей запланирован на первое полугодие 2023 г. Одновременно с терминалом предполагается построить склад удобрений вместимостью 60 тыс. т [6].

Грузооборот Бакинского порта в 2021 г. составил 5,6 млн т [8]. При этом «перевалка сухих грузов показала рост на 66% и превысила 1,18 млн тонн, контейнерооборот увеличился на 11,6%. Доля транзитных грузов составила более 5,1 млн т, или 92,7% от общего объема грузооборота» [9].

В свою очередь Туркменистан стремится стать участником транспортных и энергетических коридоров. Помимо планов строительства

трубопровода ТАПИ, который необходим Ашхабаду, чтобы получить альтернативный маршрут поставок газа на внешний рынок и преодолеть, по сути, монопольное положение Китая, Туркменистан проводит курс на диверсификацию маршрутов экспорта углеводородных ресурсов. Для этого Ашхабад рассчитывает начать строительство собственных сухогрузов. По словам главы агентства морских и речных путей Туркменистана А.Косаева, «в рамках проекта по увеличению национального морского торгового флота, его международной конкурентоспособности (планируется) построить суда для перевозки нефти, нефтепродуктов и других продуктов» [10].

Российский интерес: «Север – Юг»

В России уделяют большое внимание перевалке контейнерных грузов. Москва проявляет повышенный интерес к международному транспортному коридору «Север–Юг», планы создания которого обсуждались на трехстороннем саммите глав государств России, Азербайджана и Ирана в 2016 г. в Баку. В принятой декларации нашли отражение вопросы торгово-экономического сотрудничества этих государств, их взаимодействия на Каспии, реализации энергетических и транспортных проектов [11].

Следующая встреча состоялась в Тегеране 1 ноября 2017 г., где обсуждались проблемы взаимодействия в энергетической сфере и сотрудничество на Каспии. 13 августа 2019 г. прошла встреча министров транспорта России, Ирана и Азербайджана, на которой стороны продолжили обсуждение вопросов, связанных с реализацией западного маршрута международного транспортного коридора «Север–Юг».

Представители транспортных ведомств подтвердили готовность снять инфраструктурные ограничения и административные барьеры, была создана специальная рабочая группа на уровне заместителей министров транспорта. Использование данного формата обусловлено заинтересованностью трех государств в развитии энергетического и экономического сотрудничества, в том числе в продвижении проекта транспортного коридора «Север–Юг».

Значительный участок коридора, протянувшийся от Бендер-Аббаса на юге Ирана до города Астара, находится на территории Исламской Республики. К настоящему времени эта железная дорога построена от Бендер-Аббаса до Решта на севере Ирана, а от Решта она разделена на две ветки, одна из которых идет в прибрежный район Каспийского моря, включая порты Каспий и Энзели, другая – в Астару, чтобы подключиться к железнодорожной сети Азербайджана [12].

В 2022 г. была подписана декларация о развитии международного транспортного коридора «Север–Юг». «Согласно декларации стороны готовы сотрудничать в сфере анализа и оценки инфраструктурных и транспортных возможностей для использования всего транспортного потенциала коридора и

принимают во внимание до 2030 года цели по перевозке и транзиту 30 млн. тонн грузов по территории трех стран» [13].

Помимо участия в поставках товаров между прикаспийскими странами и обеспечения доставки транзитных грузов, Россия уделяет повышенное внимание развитию прибрежной инфраструктуры, в том числе порта в Махачкале. На этот порт приходится до 60% всех грузов, которые идут в Россию через Каспийский бассейн [14].

Основным стратегическим партнером порта Махачкалы становится Иран [15]. «Тегеран и Москва скрепили подписями транзитный контракт, подразумевающий транспортировку 10 млн тонн грузов. Запуск проекта “Север–Юг” позволит фактически в два раза снизить логистические сроки между Европой и южноазиатской страной: отныне транспортировка грузов в Индию будет занимать чуть более трех недель» [16].

Россия поставляет в Иран зерновые и масличные культуры, пиломатериалы, неорганическую химию, машиностроительное оборудование, бумагу и картон, измерительные приборы и другие товары. Из Ирана импортируются свежие овощи и фрукты, орехи, молочная продукция, пластмассы, изделия из черных металлов, строительные материалы и камень, сантехнические изделия [17].

В последние годы отмечалось снижение объемов перевалки нефти через Махачкалинский порт. В 2021 г. порт был загружен не на полную мощность – через него было поставлено 3,8 млн тонн нефти, что составило лишь 58% от мощности порта. Перевалку нефти здесь осуществляют Казахстан и Туркменистан [18]. В то же время наблюдается рост перевалки других грузов. Во второй половине 2022 г. в порт Махачкалы прибыл первый груз из Индии – ферросилиций, специальный порошок, который применяется для изготовления высокопрочных сплавов, для производства чугуна, углеродистой, нержавеющей и электротехнических сталей [19].

В 2022 г. перевалка импортных грузов в Махачкалинском торговом порту выросла более чем в 2 раза по сравнению с 2021 г. [20] При этом, как отмечал министр транспорта и дорожного хозяйства Республики Дагестан Д.Салавов, «отгрузка зерна в Иран возросла на 20%, достигнув 219 тыс. т» [19]. Махачкалинский порт рассчитывает расширить объемы контейнерных перевозок, прежде всего за счет строительства специализированного терминала.

По словам исполняющего обязанности генерального директора порта Р.Керимова, «прикаспийский регион имеет транзитный потенциал для работы с контейнерными грузами, поскольку в связи с антироссийскими санкциями растет грузопоток по международному транспортному коридору “Север–Юг”» [19]. Власти Дагестана рассчитывают реализовать проект строительства «сухого порта» – мультимодального логистического терминала «Каспий». Он позволит к 2025 г. осуществлять перевалку до 25 млн т различных типов грузов

[21]. В целом Махачкалинский порт становится крупнейшим хабом транспортного коридора «Север–Юг» [22].

В 2022 г. отмечалась активизация энергетического сотрудничества России и Ирана, которое основывается на долгосрочных интересах двух стран. Прежде всего, это «общность интересов в Каспийском регионе, заинтересованность в реализации совместных инфраструктурных проектов, а также неприятие политики Запада, который не отказывается от планов доминирования в мировой политике и решения собственных экономических проблем за счет других государств. Данные факторы создали основу для расширения взаимодействия» [23].

В 2022 г. Россия предоставила Ирану кредит на 1,4 млрд долл. для строительства тепловой электростанции «Сирик». Затем в июле 2022 г. «Газпром» и Иранская национальная нефтяная корпорация подписали меморандум о взаимопонимании и сотрудничестве. Проекты оценивались в 40 млрд долл. Речь шла о разработке газовых месторождений Киш и Северный Парс, об участии российской стороны в эксплуатации месторождения Южный Парс. Предполагалось, что Россия инвестирует несколько десятков миллиардов долларов в разработку этих месторождений.

В октябре 2022 г. Россия и Иран заключили соглашение, которое касалось нефти и железнодорожного транспорта. Кроме того, страны подписали соглашение, в соответствии с которым иранская сторона поставит до 40 газовых турбин для тепловых электростанций. Данная сделка стала крупнейшей в истории технологического экспорта Ирана [23].

Углеводородный путь на Каспии

Кардинальные изменения происходят на западном побережье Каспийского моря. Открытие в 2020 г. «Южного газового коридора» существенно повлияло на возможности транспортировки углеводородных ресурсов в Европу – азербайджанский газ получил прямой выход в страны Южной Европы, Грецию и Италию. В 2023 г. Азербайджан планирует направить в европейские страны около 12 млрд куб. м газа, а к 2027 г. Баку рассчитывает удвоить экспорт газа на европейский рынок [24]. В свою очередь, государства Европы выразили готовность закупать вместо российского азербайджанский газ. Однако на пути реализации этих планов имеются проблемы, связанные с возможностями газотранспортной системы («Южного газового коридора») и сырьевой базы Азербайджана.

В начале 2021 г. Азербайджан и Туркменистан урегулировали спор о принадлежности газового месторождения на Каспии (известного в Туркменистане как «Сердар», а в Азербайджане – как «Кяпаз»). Туркменско-азербайджанские договоренности позволили возобновить обсуждение вопросов, связанных с участием Ашхабада в различных транскаспийских

проектах. В частности, рассматриваются варианты, при которых туркменский газ получит выход в Европу через территорию Азербайджана.

Хотя «в ближайшие годы Азербайджан вряд ли проявит реальный интерес к туркменским ресурсам. Баку рассчитывает нарастить собственную добычу, что позволит загрузить мощности энергетического коридора, а в перспективе и увеличить по нему экспорт газа. Пока азербайджанская сторона активно участвует в обсуждении идеи строительства Транскаспийского газопровода. Однако данный проект может быть интересен Азербайджану только в одном случае – при нехватке собственных ресурсов, необходимых для заполнения действующих трубопроводов, и резком росте потребления в Европе» [25].

Помимо вопросов торгово-экономического взаимодействия, Казахстан заинтересован в развитии поставок через территорию Азербайджана углеводородных ресурсов. Астана рассчитывала поставлять по этому маршруту до 8% своей нефти. В частности, национальная компания «Казмунайгаз» вела предварительные переговоры о поставках нефти с государственной нефтяной компанией Азербайджана SOCAR.

Казахстанская сторона планирует продавать 1,5 млн тонн топлива в год через Баку–Тбилиси–Джейхан [26]. По словам заместителя председателя правления по экономике и финансам компании «Казмунайгаз» Д.Карабаева, «обсуждение с азербайджанской стороной о возможной транспортировке казахстанской нефти ведется на различных уровнях, в том числе на государственном и на уровне национальных компаний. Детали еще требуют согласования. Мы более подробно сообщим по достижению договоренностей с азербайджанской стороной» [26].

Казахстан не впервые рассматривает вариант транспортировки нефти через территорию Азербайджана. Начиная с 90-х годов Астана пыталась договориться с Баку о поставках своей нефти, однако эти планы не были реализованы, поскольку Азербайджан не хочет смешивать свою нефть с казахстанской нефтью. Кроме того, «если российский Urals и нефть из Казахстана торговались минус 20–30 долларов, то азербайджанская – плюс 5–7, а иногда даже больше. Азербайджан и Казахстан не могли также договориться по тарифам на транспортировку» [27].

Наконец, акционеры «Тенгизшевройл» «признались», что экспорт через трубопровод Баку–Тбилиси–Джейхан оказывается дороже, чем по маршруту Тенгиз–Новороссийск [27]. Для транспортировки казахстанской нефти через Баку пришлось бы построить два морских терминала, закупить танкерный флот и провести дноуглубительные работы в мелководной части Каспийского моря.

Тем не менее в 2022 г. Казахстан вновь вернулся к вопросу диверсификации поставок своего углеводородного сырья на внешний рынок [28]. Президент республики К.-Ж.Токаев поставил перед правительством задачу трансформировать порты страны, превратив их в «один из ведущих хабов Каспийского моря» [28]. Помимо этого, подчеркивалась важность

«укрепления морского флота и создания контейнерного хаба в порту Актау» [28].

Также казахстанская сторона ежегодно начиная с 2023 г., рассчитывает поставлять 3,5 млн тонн нефти по трубопроводу Баку–Супса [28]. По словам министра энергетики Казахстана, «страна будет наращивать экспорт нефти по альтернативным маршрутам. Через Азербайджан планируется увеличение поставок нефти до 6–6,5 млн т» [29].

Каспийская политика Ирана

Все более активную политику на Каспии проводит Иран. Страна, которая с середины 90-х годов была исключена из обсуждения и реализации ряда энергетических проектов, теперь стремится стать участником транспортных проектов. 28 ноября 2021 г. Баку, Тегеран и Ашхабад подписали трехстороннее соглашение по своповым поставкам газа. В итоге «с января 2022г. Иран приступил к транспортировке газа, полученного из Туркменистана, в Азербайджан. Договор предусматривает поставку в Азербайджан через Иран до 1,5–2 млрд кубометров туркменского газа в год» [30].

В начале июня 2022 г. министр экономики Азербайджана М.Джаббаров и министр нефти Ирана Дж.Оуджи подписали в Баку меморандум о взаимопонимании, в соответствии с которым «стороны договорились удвоить объем газа, транспортируемого из Туркменистана в Азербайджанскую Республику по иранским трубопроводам» [31]. В августе 2022 г. в Иране прошло заседание Высшего совета Организации портов и морских перевозок страны (РМО). В ходе встречи было принято решение о «планах покупки иранской стороной восьми крупных коммерческих судов для работы в Каспийском море» [32].

Транспортная сфера представляет большой интерес для Ирана, который вместе с Россией и Азербайджаном обсуждает планы создания международного транспортного коридора «Север–Юг» [33]. В фокусе внимания – железнодорожная магистраль Астара (Азербайджан)–Астара (Иран), которая через железнодорожную ветку Казвин–Решт соединяется с иранскими железными дорогами. Эта линия является важным звеном западного маршрута Международного транспортного коридора (МТК) «Север–Юг».

Заключение

В последние годы в Каспийском регионе происходят изменения, которые в значительной мере связаны с экономической политикой прикаспийских государств. На смену вопросам геополитического соперничества пришли проблемы развития инфраструктуры, расширения

судоходства и достижения договоренностей о поставках углеводородных ресурсов. Эти изменения привели к многократному расширению взаимного сотрудничества прикаспийских стран и, одновременно, их вовлеченности в международные транспортные и энергетические проекты.

На политику прикаспийских государств большое влияние оказывает санкционная политика Запада в отношении России, курс Китая, который заинтересован развивать отношения с европейскими странами, а также все более активная политика Ирана. Указанные факторы закладывают основу для создания нового формата сотрудничества в энергетической сфере и формирования новой системы экономических отношений.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Перевозка грузов по Транскаспийскому международному транспортному маршруту увеличилась в 3 раза // Курсив. 06.10.2022. URL: <https://kz.kursiv.media/2022-10-06/perevozka-gruzov-po-transkaspiskomu-mezhdunarodnomu-transportnomu-marshrutu-uvelichilas-v-3-raza/?ysclid=lebm5nageo721557950> (дата обращения 07.02.2023).
2. Всемирный банк обсуждает финансирование проектов в порту Актау // ElDala.kz. 22.07.2022. URL: <https://eldala.kz/novosti/kazahstan/10359-vsemirnyu-bank-obsuzhdaet-finansirovanie-proektov-v-portu-aktau> (дата обращения 17.02.2023).
3. В морском порту Актау появится контейнерный хаб // ElDala.kz. 29.03.2022. URL: <https://eldala.kz/novosti/kazahstan/8964-v-morskom-portu-aktau-royavitsya-konteynernyyu-hab> (дата обращения 02.02.2023)
4. В Казахстане построят собственный паромный флот // ElDala.kz. 12.07.2022. URL: <https://eldala.kz/novosti/kazahstan/10122-v-kazahstane-postroyat-sobstvennyu-paromnyu-flot> (дата обращения 02.02.2023).
5. Бутырина Н. Казахстан хочет подписать договор о торгово-экономическом сотрудничестве с Азербайджаном // КазТАГ. 15.08.2022. URL: <https://kaztag.kz/ru/news/kazahstan-khochet-podpisat-dogovor-o-torgovo-ekonomicheskom-sotrudnichestve-s-azerbaydzhanom> (дата обращения 12.02.2023).
6. Бутырина Н. «Албайрак» (Турция) будет управлять терминалами в Бакинском порту // «Каспийский вестник». 26.08.2022. URL: <http://casprgeo.ru/albajrak-turtsiya-budet-upravlyat-terminalami-v-bakinskom-portu/?ysclid=lebg8qp5vn331042309> (дата обращения 23.01.2023).
7. Турецкий холдинг планирует возродить Шелковый путь через Бакинский порт // Sputnik Азербайджан. 15.07.2022. URL: <https://az.sputniknews.ru/20220715/turetskiy-kholding-planiruet-vozrodit-shelkovyy-put-cherez-bakinskiy-port-444038676.html?ysclid=lebfzd4i7w40908893> (дата обращения 23.01.2023).

8. Грузооборот Бакинского ММТП в 2021 году вырос на 14,6% // ПортНьюс. 09.02.2022. URL: <https://portnews.ru/news/325104/> (дата обращения 23.01.2023).

9. Сколько грузов перевалил Бакинский порт в 2021 году // Sputnik Азербайджан. 13.02.2022. URL: <https://az.sputniknews.ru/20220213/skolko-gрузов-perevalil-bakinskiy-port-v-2021-godu-438981534.html?ysclid=leac6tp08x944671862> (дата обращения 23.01.2023).

10. Строительство собственного сухогруза Туркменистан планирует начать в 2023 году // Turkmenportal.com. 16.08.2022. URL: <https://turkmenportal.com/blog/50581/stroitelstvo-sobstvennogo-suhogruza-turkmenistan-planiruet-nachat-v-2023-godu?ysclid=leacmi3iuy323748266> (дата обращения 18.02.2023).

11. Декларация президентов Российской Федерации, Азербайджанской Республики и Исламской Республики Иран // Официальный сайт Президента России. 08.08.2016. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/5102> (дата обращения 13.02.2023).

12. Иран планирует важные шаги по развитию международных железнодорожных коридоров // Iran.ru. 08.02.2022. URL: https://www.iran.ru/news/economics/119820/Iran_planiruet_vazhnye_shagi_po_razvitiyu_mezhdunarodnyh_zheleznodorozhnyh_koridorov?fbclid=IwAR32IuVSDTk3q05qzGg7gUKcc2QqoCx5hogXDo5z3Qk5kDPg2MB_zHUohXU (дата обращения 23.01.2023).

13. В Баку подписали трехстороннюю декларацию о развитии транспортного коридора «Север – Юг» // ТАСС. 09.09.2022. URL: <https://tass.ru/ekonomika/15705847?ysclid=lebhgvuwjtj1530786> (дата обращения 12.02.2023).

14. Махачкалинский порт в 2020 году перевалил 60% всех грузов в Каспийском бассейне в РФ // Korabel.ru. 01.02.2021. URL: https://www.korabel.ru/news/comments/mahachkalinskiy_port_v_2020_godu_perevalil_60_vseh_gruzov_v_kaspiyskom_bassejne_v_rf.html?ysclid=lebojl1qqa949558897 (дата обращения 15.02.2023).

15. Алиев Т., Ковалевская Е. Махачкалинский порт становится связующим звеном со странами Азии // RG.ru. 17.07.2022. URL: <https://rg.ru/2022/07/19/reg-skfo/mahachkalinskij-port-stanovitsia-sviazuiushchim-zvenom-so-stranami-azii.html?ysclid=lebd47gr8346291648> (дата обращения 23.01.2023).

16. «Большие перспективы»: эксперт Масленников оценил потенциал проекта «Север – Юг» // News-front.info. 14.07.2022. URL: https://news-front.info/2022/07/14/bolshie-perspektivy-jekspert-maslennikov-ocenil-potencial-proekta-sever-jug/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews%2Fsearch%3Ftext%3D (дата обращения 24.01.2023).

СТРАНЫ И РЕГИОНЫ

17. Алексей Дедов: Россия и Иран работают над нивелированием эффекта санкций // РИА Новости. 09.02.2023. URL: <https://ria.ru/20230209/dedov-1850264109.html> (дата обращения 14.02.2023).

18. Игнатъева А. В Дагестане планируется увеличить на 30% объем перерабатываемой нефти // Neftegaz.ru. 06.05.2022. URL: <https://neftegaz.ru/news/neftechim/736364-v-dagestane-v-2022-g-planiruetsya-uvlichit-na-30-obem-pererabatyvaemoj-nefti-/?ysclid=lea5pbhx2e745185232> (дата обращения 14.02.2023).

19. Махачкалинский торговый порт начал перевалку контейнерных грузов // ТАСС. 16.08.2022. URL: <https://tass.ru/ekonomika/15486749?ysclid=lebo8igqbw621033696> (дата обращения 12.02.2023).

20. Махачкалинский морской порт увеличил перевалку импортного груза в 2 раза в 2022 году // ТАСС. 17.02.2023. URL: <https://tass.ru/ekonomika/17078459?ysclid=lea5efn3ju73786226> (дата обращения 12.02.2023).

21. В Дагестане планируют построить мультимодальный логистический центр «Каспий» // ТАСС. 06.07.2022. URL: <https://tass.ru/v-strane/15143951> (дата обращения 12.02.2023).

22. Махачкалинский порт становится связующим звеном со странами Азии // RG.ru. 19.07.2022. URL: <https://rg.ru/2022/07/19/reg-skfo/mahachkalinskij-port-stanovitsia-sviazuiushchim-zvenom-so-stranami-azii.html?ysclid=lea5c7bnsd468850114> (дата обращения 23.01.2023).

23. Жильцов С.С., Никифоров О.Н. Особенности сотрудничества России с Ираном в энергетической сфере // Независимая газета. 07.11.2022. URL: https://www.ng.ru/ng_energiya/2022-11-07/14_8583_cooperation.html (дата обращения 25.01.2023).

24. Баку пошел на газовое удвоение: Алиев рассказал о взаимной солидарности с Европой // EADaily. 03.02.2023. URL: <https://eadaily.com/ru/news/2023/02/03/baku-poshel-na-gazovoe-udvoenie-aliev-rasskazal-o-vzaimnoy-solidarnosti-s-evropoy> (дата обращения 10.02.2023).

25. Жильцов С.С. Каспийским энергоресурсам открыли коридор в Европу // Независимая газета. 12.04.2021. URL: https://www.ng.ru/ng_energiya/2021-04-12/11_8126_europe.html (дата обращения 14.02.2023).

26. Казахстан и Азербайджан обсуждают транспортировку казахстанской нефти // ТАСС. 25.08.2022. URL: <https://tass.ru/ekonomika/15558193?ysclid=lebg83hkhk824115495> (дата обращения 14.01.2023).

27. Эксперт напомнил, почему невыгоден экспорт казахской нефти в обход России // ИА Красная Весна // 04.08.2022. URL: <https://rossaprimavera.ru/news/29c9c770> (дата обращения 11.02.2023).

СТРАНЫ И РЕГИОНЫ

28. Глава государства провел совещание по развитию транспортно-транзитного потенциала // Официальный сайт Президента Республики Казахстан. 07.07.2022. URL: <https://akorda.kz/ru/glava-gosudarstva-provel-soveshchanie-po-razvitiyu-transportno-tranzitnogo-potenciala-76050> (дата обращения 23.01.2023).

29. Тагиева А. Казахстан направит 1,5 млн. тонн нефти через Баку – Тбилиси – Джейхан в 2023 году // Sputnik Азербайджан. 22.11.2022. URL: <https://az.sputniknews.ru/20221122/kazakhstan-napravit-15-mln-tonn-nefti-cherez-baku-tbilisi-dzheykhan-v-2023-godu-448830656.html?ysclid=lebg4k3lb56274290> (дата обращения 12.01.2023).

30. Туркменский газ пошел в Азербайджан через Иран // Oilcapital.ru. 06.01.2022. URL: <https://oilcapital.ru/news/2022-01-06/turkmenskiy-gaz-poshel-v-azerbaydzhan-cherez-iran-1031459?ysclid=leacb0xwxу61464561> (дата обращения 18.01.2023).

31. Поставки газа из Туркменистана в Азербайджан через Иран могут быть удвоены // Интерфакс. 04.06.2022. URL: <https://www.interfax.ru/world/844717> (дата обращения 18.01.2023).

32. Transit through Iran's commercial ports increases 44% // Tehran Times. August 2, 2022. URL: <https://www.tehrantimes.com/news/475290/Transit-through-Iran-s-commercial-ports-increases-44> (дата обращения 11.02.2023).

33. Представители Ирана, РФ и Азербайджана обсудят развитие МТК «Север – Юг» // Sputnik Азербайджан. 10.08.2022. URL: <https://az.sputniknews.ru/20220810/predstaviteli-irana-rf-i-azerbaydzhana-obsudyat-razvitiye-mtk-sever-yug--444884502.html?ysclid=lebgjng150704134525> (дата обращения 11.02.2023).