



Геоэкономическое пространство тюркоязычных стран

Гарибли Э.А.¹

¹ Азербайджанский государственный экономический университет, г. Баку, Азербайджан

АННОТАЦИЯ:

Прежде чем начать писать о теме, следует учесть тот факт, что несмотря на то, что наш народ относится к тюркскому этносу, мы постараемся быть объективными. Ибо именно объективный взгляд позволит найти истину. В глобальном мире экономическая интеграция является необходимым процессом экономического развития и происходит она не всегда по законам свободного рынка. Для этого нужен концептуальный подход, который охватывал бы многие реалии мирового хозяйства. Необходимо выявить основополагающие, объективные причины интеграции. Одной из основополагающих причин экономической интеграции является единое геоэкономическое пространство, через которое веками проходили транспортные пути. Оно и может в современном глобальном мире явиться источником дохода для устойчивого развития.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: транспортный коридор, геоэкономическое пространство, интеграционное объединение, этнос, банк развития, региональное развитие, глобальная экономика

Geoeconomic space of Turkic-speaking countries

Garibli E.A.¹

¹ Azerbaijan State University of Economics

Введение

Экономику тюркоязычных стран можно классифицировать по различным принципам. Пять стран среди этой группы стран – это трансформационные экономики бывшего социалистического лагеря, и еще одна – Турция, которая встала на путь рыночной экономики на много раньше остальных.

Следующий принцип, по которому можно проводить анализ, – состояние экономики, т.е. наделенность природными ресурсами. Четыре республики тюркского мира – Казахстан, Азербайджан, Туркмения и частично Узбекистан – владеют богатыми полезными ископаемыми; у них структура экономики отличается от остальных стран тем, что ВВП и экспорт сильно зависят от сырьевой отрасли. Этот факт хотя и сильно критикуется в СМИ, но правильное использование

ресурсов является дополнительным источником экономического развития. На наш взгляд, самым важным фактором развития может стать правильное использование выгодного геоэкономического пространства, поскольку рассматриваемые экономики находится между сильными западно-европейскими и азиатскими странами. Именно консолидация экономических деятельностей может создать в тюркском пространстве геоэкономическую силу мирового масштаба.

Благодаря успешной экономической политике правительств Турция, Казахстан и Азербайджан стали успешно развиваться. Казахстан является главным геоэкономическим государством центральной Азии. Бесспорным лидером на Кавказе является экономика Азербайджана, которая составляет 75–80% экономики Закавказья. И наконец, Турция последнее десятилетие превратилась в одну из крупнейших экономик региона.

Современное развитие мирового хозяйства требуют интегрированного развития, в одиночку в глобальном мире справиться сложно. Но для интеграции нужны объективные причины. Практика показывает, что интеграция ради интеграции не всегда дает хорошие результаты. Выгодное географическое расположение, общая история, заставляет задуматься об экономической интеграции. Создание единого транспортного коридора, проходящего через территорию наших стран, может стать основополагающей причиной интеграции.

Целью исследования выступает установление полностью научно обоснованных причинно-следственных связей в процессе интеграции, а также изучение международной практики создания интеграционных объединений.

ABSTRACT:

Before writing on this topic, we should note that our people are related to the Turkic ethnos, but despite this fact we'll try to be impartial. Only the objective view that will allow us to find the truth. In the global world, the economic integration is a necessary process of economic development and it does not always follow the laws of a free market. This requires a conceptual approach, which would cover many realities of the world economy. It is necessary to establish the fundamental, objective reasons of integration. One of the fundamental reasons of economic integration is the common geoeconomic space through which the main transport routes have passed for centuries. It can also become a source for sustainable development in the modern global world.

KEYWORDS: transport corridor, geo-economic space, integration association, ethnos, development bank, regional development, global economy.

Received: 14.06.2017 / Published: 30.06.2017

© Author(s) / Publication: CREATIVE ECONOMY Publishers
For correspondence: Garibli E.A. (egaribli@hotmail.com)

CITATION:

Garibli E.A. [2017] Geoekonomicheskoe prostranstvo tyurkoyazychnyh stran [Geoeconomic space of Turkic-speaking countries]. Rossiyskoe predprinimatelstvo. 18. [12]. – 1867-1876. doi: [10.18334/rp.18.12.38056](https://doi.org/10.18334/rp.18.12.38056)

Вопросами экономической интеграции занимались такие экономисты, социологи, как Френсис Фукуяма [9] (*Fukuyama Frensis, 2006*), Самюэл Хантингтон [10] (*Khantington Samyuel, 2003*), Ян Тинберген [11], Е. Дробот [1, 8] (*Drobot E.V., Kostyleva S.O., 2017; Drobot E.V., Melentev V.V., 2013*), В. Савин [6] (*Savin V.E., Khou Tsze, 2016*), И.Г. Костюченко [4] (*Kostyuchenko I.G., 2017*), Е.Н. Самбурова [3] (*Samburova E.N., Mironenko K.V., 2016*), К.В. Мироненко [3] (*Samburova E.N., Mironenko K.V., 2016*). и т.д. Теоретико-методологическая база, разработанная учеными, позволит нам выявить закономерности, механизмы интеграции наших стран.

Историческое формирование хозяйства региона

Исторически географическое расположение, контроль за транспортными коммуникациями (Шелковым путем) между богатым Китаем и развитыми Европейскими странами являлись одними из главных причин социально-экономического расцвета Тюркских империй, а также богатых городов данного пространства.

С древних времен несметные богатства европейских стран привлекали азиатских захватчиков и также наоборот. Китайское государство в древние времена по уровню экономического развития не уступало европейским странам и было на равном уровне развития. С четвертого века н.э. после падения Римской империи европейская экономика стала слабеть и стала уступать по уровню развития Китаю и азиатским странам. С 11-ого века нашей эры эта разница стала уменьшаться, а с 14-го века примерно сравнялась. На начало 15-го века приходится период Ренессанса экономического развития Европы и падение Китайской экономики. Социально-экономическое развитие стран нашего региона непосредственно было зависимо от уровня развития этих мега регионов. К примеру, основными источниками богатств таких городов, как Бухара, Самарканд, Тебриз, Исфаган, Баку, Барда, Шеки, Трабзон, Стамбул Дамаск, Петра, Багдад и империи как Ахеменидов, Арабский халифат, государство Чингисхана, Тимура, Сельджуков, Сефевидов являлся Шелковый путь.

Государство династии Ахеменидов контролировало основные маршруты Шелкового пути, и этот факт делал его одним из богатых и стратегически важных сил данного региона. На наш взгляд, это было связано с тем, что и в Европе, и в Китае было время экономического расцвета, и внешнеторговые связи между регионами были активными [2] (*Vorobev A.V., Rakhimov K.K., Sobyenin A.D., 2015*).

ОБ АВТОРЕ:

Гарибли Эмин Адиль оглы, доцент кафедры «Международная Экономика», кандидат экономических наук, доцент (egaribli@hotmail.com)

ЦИТИРОВАТЬ СТАТЬЮ:

Гарибли Э.А. Геоэкономическое пространство тюркоязычных стран // Российское предпринимательство. – 2017. – Том 18. – № 12. – С. 1867-1876. doi: [10.18334/rp.18.12.38056](https://doi.org/10.18334/rp.18.12.38056)

В средневековье эти территории перешли под влияние процветающих сильных тюркских империй. И этот период совпадал с периодом подъема экономик европейских стран. В 16–17 веках во время упадка китайской экономики почти все тюркские страны ослабли, кроме Османской империи, которая вела внешнеторговые связи в основном с Европой, Россией и арабским миром и уже не зависела от прибылей, получаемых от транспортных коридоров между континентами. Но остальные Тюркские империи были уязвимы от этих прибылей и торговых и захватнических связей между Китаем.

С конца 70-ых годов прошлого века начался подъем экономики Китая; и сегодня она превратилась во вторую экономику мира. Экономический рост Китая в среднем не снижается ниже 6%-ой отметки [3] (*Samburova E.N., Mironenko K.V., 2016*). Современные развитые европейские экономики также отличаются экономической устойчивостью, и внешнеэкономические отношения между этими мегарегионами интенсивно развиваются. Развитие восточных регионов Китая и других стран Азии приведет к развитию транспортных маршрутов, которые проходят через территорию наших стран в Европу. Правильное и совместное использование этого явления может стать важным дивидендом для процветания экономик тюркского мира. Экономическая политика должна быть нацелена на геоэкономические приоритеты тюркского мира. Необходимо отметить тот факт, что за последние 10 лет торговые отношения между Китаем и западными странами возросли в 6 раз; и это не предел [4] (*Kostyuchenko I.G., 2017*).

История заставляет нас задуматься о том, что выгодное географическое расположение – это конечно дополнительный дивиденд для экономического развития, но от этого феномена сильно зависеть не желательно.

Транспортные коммуникации – это гарант успешной интеграции

Но первостепенной задачей для экономической интеграции между нашими странами является создание приемлемых транспортно-коммуникационных связей. Транспортные узлы при интеграции играют роль кровеносных сосудов. И в данном направлении правительствами наших стран проделано немало усилий.

3 июля 2013 года произошла встреча министров транспорта тюркоязычных стран, в рамках встречи был подписан меморандум о взаимопонимании братских Тюркских портов между международными морскими портами Актау, Баку и Самсун.

Особое внимание привлекает деятельность тюркоязычных стран в рамках проектов ТРАСЕСА. Так, 28 ноября 2012 года в Турецком городе Измир подписан «Меморандум взаимопонимания о совместной деятельности по развитию, организации транспортных сетей и грузовых потоков» между Турцией, Казахстаном, Азербайджаном и Грузией. Подписанный документ указывает на желание операторов стран, подписавших меморандум, создать в рамках проекта “Silk Wind” мультимодальный блок-поезд с системой первичного обмена информацией. Проект позволит странам региона упро-

стить логистические услуги и расширить мультимодальные транспортные услуги [5]. После подписания этого договора в октябре 2013 года создан Координационный комитета по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута, и в рамках этих соглашений 3 августа 2015 года в Бакинский международный морской порт прибыл первый контейнерный поезд из Китая. До 2020 года планируется перевести 300–400 тысяч контейнеров, что принесет большие дивиденды нашим странам и снизит себестоимость перевозок товаров.

Через территорию Азербайджана проходят два транспортных коридора – это TRACECA и Север–Юг. Протяженность первого (TRACECA Азербайджанская часть) – Аляты–Гянджа–Казах–Грузинская граница – составляет 503 км, а второй коридор (Север–Юг) – Российская граница–Баку–Астара–Иранская граница – составляет 521 км. По обоим направлениям существует железнодорожная линия. Транспортный коридор Север–Юг открывает возможность для экономических связей со странами Персидского залива и Индийского океана.

Строящийся в Азербайджане морской порт будет самым большим на берегу Каспийского моря. Через порт ежегодно можно будет перевозить 25 млн тон груза и более одного миллиона контейнеров. Проекты развития мультимодальных транспортных услуг Баку–Тбилиси–Карс и построение порта в Алятах – это часть проекта TRACECA, которая проводится параллельно. Это приведет к увеличению грузоперевозок по Каспийскому морю и развитию торговых отношений между нашими странами.

По территории Казахстан проходят 4 следующих транспортных коридора:

- Северный коридор трансазиатской железной дороги (ТАР): Казахстан (Достик–Актогау–Саяк–Моинти–Астана–Петропаловск) с Западной Европой через Китай, Корею и Японию;
- ТАР – южный коридор: начиная с Юго-Восточной Азии и Европы, переходя через территории Турции, Ирана Центральной Азии и Казахстана (Достик–Актогау–Алмааты–Шу–Арис–Сариагаш) в Китай и Юго-Восточную Азию;
- TRACECA: через Черное море, Кавказ, Каспийское море, Казахстан (Достик–Алмааты–Актау); объединяет Восточную Европу с Центральной Азией;
- Север–Юг: через территорию России (Уральский регион) и Казахстана (Актау–Атирау) можно соединить Северную Европу и страны Персидского залива.

Существует проект прокладки железной дороги «Россия–Казахстан–Кыргызстан–Таджикистан». На данный момент существует железнодорожная линия, которая связывает Россию с Казахстаном, однако требуется продлить эту линию. Данный проект позволит через территорию Киргизии и Таджикистана связаться со странами Персидского залива и даст прекрасную возможность интегрировать экономику Кыргызстана в мировую экономику [6] (*Savin V.E., Khou Tsze, 2016*).

Цель проекта прокладки железной дороги Китай–Киргизия–Узбекистан – развить Южный коридор, соединяющий Аральское море с Персидским заливом.

Турция единственная среди тюркских стран имеет выход в океан и находится на стыке Европы и Азии, является мостом между двумя континентами. С геоэкономической точки зрения она имеет большие преимущества, однако в силу объективных причин до недавнего времени не обладала соответствующей транспортной инфраструктурой для объединения двух континентов, исключением являлся морской флот. Но в последние годы как внутри самой Турцией, так и совместно с соседними странами проделаны большие успехи в этой сфере. Нельзя не отметить один из сложных и главных проектов как для Турции, так и для всех тюркских стран – подземный железнодорожный туннель «Мармарай» под Босфорским проливом, он был открыт в октябре 2013 года. Туннель решил транспортную проблему большого мегаполиса Стамбула с населением почти 20 млн и облегчит международные грузовые перевозки.

Попытка построения железнодорожной линии через Босфор была предпринята еще в 1891 г. османским султаном Абдул-Меджид-1. Проект был подготовлен европейскими инженерами, но по техническим и финансовым причинам он не был реализован. Решение о начале строительства вновь было принято в 2005 году премьер министром Турции Реджебом Эрдоганом. Мост был построен турецко-японским предприятием, что обошлось правительству в 5 млрд долл.

Как видно из приведенных примеров, процесс консолидации стран в рамках транспортных соглашений происходит вполне по объективным причинам, и остановить это кому-то будет трудно.

Заключение

В 2015 году ВВП тюркских стран составил 1 трлн 217 млрд долл. Это примерно 1,62% мирового ВВП, по паритету покупательной способности ВВП стран составил 1691 трлн долларов. Если рассмотреть основные макроэкономические показатели, то увидим вполне оптимистические цифры: к примеру, средний показатель экономического роста составил 6,7%, если сравнить со средним показателем по странам ЕС – у них в предыдущий год он был меньше на 1% [7] (*Dzhafarov N., Ulusel R., Garibli E., 2017*).

Страны Тюркского мира в ближайшем будущем будут одним из главных поставщиков нефти и газа на Евразийский континент, но существует и немало проблем по поводу транспортировки этих ресурсов. Совместное решение данных проблем поможет максимально увеличить дивиденды. Существует необходимость совместной организации, наподобие ОПЕК, для тюркских стран, для координации деятельности и выработки общей политики в отношении добычи и поставок нефти и газа [8] (*Drobot E.V., Melentev V.V., 2013*).

Мы выше рассматривали вопросы о перспективности развития транспортных коммуникаций между Европой и Азией. Бытуют разные слухи о том, что существующие или предполагаемые к построению в ближайшем будущем раз-

личные транспортные коридоры, проходящие между нашими странами, будут являться конкурентами и разразиться экономическая борьба между странами. Конкуренция между коридорами не исключение, но именно правильная совместная политика позволит увеличить эффективность данной деятельности. Совместные усилия наших стран с применением современных технологий и т.д. позволят уменьшить и время доставки, и транспортные издержки для перевозчиков товаров между континентами.

Если сможем создать совместными усилиями налаженную систему дешевой скорой транспортировки товаров и услуг, то наши узлы будут взаимно дополняемые. Это и приведет к более тесной интеграции между нашими братскими народами. И по этому вопросу требуется создание нашей межнациональной организации, которая контролировала бы проблемы, связанные с развитием транспортных связей. История нашего региона и современное развитие мировой экономики указывает на очевидность перспективы развития транспортной сети, оно и является и главным мотивом для интеграции. Практика показывает нам, что политическая волеизлияние недостаточно для интеграционных процессов, нужна крепкая экономическая составляющая.

Не зря ведь началом для объединения ЕС считают подписание договора между Францией, ФРГ, Италией, Бельгией, Нидерландами и Люксембургом в 1951 году в городе Париже о Европейской объединение угля и стали. Главной мотивацией интеграционного процесса в ЕС является экономическая выгода от объединения. И сегодня для стран западной Европы и стран бывшего СССР интеграция в эту организацию сулит большие экономические привилегии. Для среднестатистического обывателя на Украине привлекателен высокий уровень социально-экономического развития в странах ЕС. То же самое можно сказать и про Турцию: вхождение в эту организацию откроет перед ней европейский рынок, привлечение знаний и технологий и т.д. Вполне целесообразным будет для нас создание организации под условным названием «Тюркское объединение Шелкового пути».

Для развития экономической интеграции Тюркских стран предлагаются следующие шаги:

- развитие транспортных коммуникаций между странами;
- создание соответствующей организации для координации транспортных проблем, представляющих особую важность;
- для развития внешнеторговых связей: подписание договора о зоне свободной торговли;
- интеграция в научно-производственной сфере: проведение совместных научно-исследовательских работ по всем направлениям наук;
- создание Тюркского банка реконструкции и развития и ОПЕК Тюркских стран;
- для привлечения инвестиций к инвесторам из тюркоязычных стран: создание льготных условий.

Как мы отметили, для экономической интеграции наших стран существует множество предпосылок как этно-культурных, геополитических, так и геоэкономических. Отсутствие одного фактора может стать причиной разрыва интеграционных связей между странами.

На наш взгляд, в глобальном потребительском обществе социально-экономические предпочтения являются приоритетными. В современном обществе регулирование экономических процессов в рамках одного государства становится все труднее. Поэтому почти все активные регионы мировой экономики пытаются объединить свои усилия. И вполне очевидно, что насколько страна не была бы сильной, у нее не получится объединить страны, которые экономически и этно-культурно не близки друг другу. К примеру, для интеграции наших стран существует культурная, религиозная и географическая близость. Мы находимся в одном географическом пространстве, и этим грех не воспользоваться. Для восстановления издревле существовавших хозяйственных связей нужен научный подход и сила воли наших народов и руководителей. Желание у родственных народов всегда существует, но возможности государств и сила воли глав государств не везде соответствует им. С этой точки зрения сегодня нашему поколению повезло больше, во многих наших странах у власти находятся люди, которые полагаются на богатые возможности стран и на веру народа. Они проводят независимую, отвечающим только интересам народов политику.

И на этой оптимистической ноте хотим подытожить нашу статью. Надеемся, именно современным главам наших стран удастся диверсифицировать экономический потенциал и создать современную транспортную систему как между нашими странами, так и между континентами, Эта система будет искрой для экономической, а потом и последующей интеграции Тюркского пространства с развитым научно-технологическим потенциалом.

ИСТОЧНИКИ:

1. Дробот Е.В., Костылева С.О. Методы оценки последствий экономической интеграции для стран Евразийского экономического союза // Российское предпринимательство. – 2017. – № 1. – с. 23-40. – doi: 10.18334/rp.18.1.37212.
2. Воробьев А.В., Рахимов К.К., Собянин А.Д. Пушкино: Центр стратегической конъюнктуры. , 2015. – 644 с.
3. Самбурова Е.Н., Мироненко К.В. Китайское экономическое чудо в мирохозяйственном измерении // Региональные исследования. – 2016. – № 3(53). – с. 149-157.
4. Костюченко И.Г. Азиатско-Тихоокеанский регион: вопросы экономической интеграции в начале XXI века // Эко. – 2017. – № 2. – doi: 10.18334/eo.7.2.37990.
5. Turkey's Statistical Yearbook // Turkish Statistical Institute. – 2014. – p. 167-270.
6. Савин В.Е., Хоу Цзе Социально-экономические условия интеграции в мировую экономику Кыргызской Республики // Российское предпринимательство. – 2016. – № 18. – с. 2439-2450. – doi: 10.18334/rp.17.18.36559.

7. Джафаров Н., Улусел Р., Гарибли Э Игтеграционные процессы в тюркском пространстве: политические, экономические и культурные взаимоотношения. - Баку: издательство «Elm Təhsil», 2017.
8. Дробот Е.В., Мелентьев В.В. Актуальные проблемы экономической интеграции в рамках Таможенного союза ЕврАзЭС // Эко. – 2013. – № 1(5). – с. 7-14. – doi: 10.18334/.37350.
9. Фукуяма Фрэнсис Сильное государство. - М.: Издательство «АСТ», 2006. – 220 с.
10. Хантингтон Самюэль Столкновение цивилизаций. - Москва: Издательство «АСТ», 2003. – 280 с.
11. Jan Tinbergen. Production, Income, and Welfare: The Search for an Optimal Social Order Hardcover – June 1, 1985

REFERENCES:

- Turkey's Statistical Yearbook (2014). Turkish Statistical Institute. 167-270.
- Drobot E.V., Kostyleva S.O. (2017). Metody otsenki posledstviy ekonomicheskoy integratsii dlya stran Evraziyskogo ekonomicheskogo soyuza [Methods of assessing economic integration consequences for the countries of the Eurasian Economic Union]. Russian Entrepreneurship. 18 (1). 23-40. (in Russian). doi: 10.18334/rp.18.1.37212.
- Drobot E.V., Melentev V.V. (2013). Aktualnye problemy ekonomicheskoy integratsii v ramkakh Tamozhennogo soyuza EvrAzES [Topical problems of economic integration within the framework of the EAEC Customs Union]. Eco. (1(5)). 7-14. (in Russian). doi: 10.18334/.37350.
- Dzhafarov N., Ulusel R., Garibli E (2017). Itegratsionnye protsessy v tyurkskom prostanstve: politicheseie, ekonomicheskie i kulturnye vzaimootnosheniya [Integration processes in the Turkic world: political, economic and cultural relations] Baku: izdatelstvo «Elm Təhsil». (in Russian).
- Fukuyama Fransis (2006). Silnoe gosudarstvo [Strong state] M.: Izdatelstvo "AST". (in Russian).
- Khantington Samyuel (2003). Stolknovenie tsivilizatsiy [The clash of civilizations] Moscow: Izdatelstvo "AST". (in Russian).
- Kostyuchenko I.G. (2017). Aziatsko-Tikhookeanskiy region: voprosy ekonomicheskoy integratsii v nachale KhKhI veka [Asia-Pacific Region: issues of economic integration at the beginning of the 21st century]. Eco. 7 (2). (in Russian). doi: 10.18334/eo.7.2.37990.
- Samburova E.N., Mironenko K.V. (2016). Kitayskoe ekonomicheskoe chudo v mirokhozyaystvennom izmerenii ["Chinese economical miracle" in the context of the world economy]. Regionalnye issledovaniya. (3(53)). 149-157. (in Russian).

Savin V.E., Khou Tsze (2016). Sotsialno-ekonomicheskie usloviya integratsii v mirovuyu ekonomiku Kyrgyzskoy Respubliki [Socio-economic conditions of integration into the world economy of the Kyrgyz Republic]. Russian Entrepreneurship. 17 (18). 2439-2450. (in Russian). doi: 10.18334/rp.17.18.36559.

Vorobev A.V., Rakhimov K.K., Sobyenin A.D. (2015). Pushkino: Tsentr strategicheskoy konyunktury [Pushkino: the Center for strategic and international studies] (in Russian).